Manuel du conducteur professionnel



Société d'assurance publique du Manitoba

Introduction

Le candidat au permis de conducteur professionnel (de la classe 1, 2, 3 ou 4) devra connaître les renseignements fournis dans le présent guide ainsi que dans le *Guide de l'automobiliste*, lesquels constituent les rudiments de la conduite prudente et professionnelle.

À titre de conducteur professionnel, vous devrez veiller à ce que votre véhicule soit en bon état de fonctionnement en procédant à des inspections en conformité avec le *Règlement sur l'inspection des véhicules utilitaires* (95/2008) et, au besoin, à des inspections en cours de trajet et avant la descente d'une pente raide.

Le conducteur professionnel doit aussi connaître et respecter toutes les lois et tous les règlements en vigueur dans les provinces, territoires ou États dans lesquels il conduira son véhicule, et il peut être tenu responsable s'il néglige de les observer.

Avant de commencer à apprendre à conduire un véhicule de classe 1, 2, 3 ou 4, il faut d'abord recevoir l'instruction autorisée pour la classe de véhicule en question. Le présent manuel explique les différents permis que l'on peut obtenir ainsi que la marche à suivre pour se les procurer. Une fois que le candidat est prêt, la Société d'assurance publique du Manitoba mettra à l'épreuve son aptitude à conduire dans la classe de véhicule souhaitée.

Le contenu du présent manuel est fourni à titre informatif seulement. Toute personne désirant connaître les modalités d'application de la loi doit consulter le *Code de la route du Manitoba*, la *Loi sur les conducteurs et les véhicules*, ainsi que leurs règlements. Les montants des droits, des frais, des primes et des amendes indiqués peuvent faire l'objet de modifications.

La vente de ce manuel est définitive et non remboursable.

Le système des classes de permis de conduire

Classe de permis au Manitoba	Autorise le titulaire à conduire	Âge minimum	Exigences médicales	Conditions	Droits d'examen
1	Semi-remorques, y compris tous les véhicules des classes 2, 3, 4 et 5.	18	Doit satisfaire aux normes médicales et de vision. Rapport médical requis lors de la demande initiale et périodiquement par la suite selon l'âge du conducteur.	• Doit être titulaire au minimum d'un permis de la classe 5I (étape intermédiaire) ou 5A (instruction autorisée) pour obtenir l'instruction autorisée dans les classes 1 à 4. • Doit réussir l'examen théorique. • Doit être accompagné d'un conducteur surveillant pour l'instruction autorisée. • Doit réussir l'épreuve pratique de conduite. Pour les classes 1, 2, 3 et 4 (autobus et camions seulement), l'épreuve comporte une inspection préalable du véhicule (et des freins à air comprimé, s'il y a lieu) par le candidat.	Épreuve pratique de la classe 1 50 $
2	Autobus[1] ayant plus de 24 places assises (transportant des passagers), autobus scolaires[2] ayant plus de 36 places assises (transportant des passagers). Tous les véhicules des classes 3, 4 et 5.				Épreuve pratique de la classe 2 45 $
3	Camions ayant plus de deux essieux, y compris tout ensemble de véhicules, OU un camion à deux essieux remorquant un véhicule dont le poids nominal brut autorisé dépasse 4 540 kilogrammes (mais pas une semi-remorque). Tous les véhicules des classes 4 et 5.				Épreuve pratique de la classe 3 45 $
4	Taxis, ambulances et autres véhicules d'urgence, autobus[1] ayant entre 10 et 24 places assises (transportant des passagers) et autobus scolaires[2] ayant entre 10 et 36 places assises (transportant des passagers). Tous les véhicules de la classe 5.				Épreuve pratique de la classe 4 35 $ Examen théorique 10 $
5	Automobiles, autobus ne transportant pas de passagers, camions à deux essieux et tout ensemble de véhicules constitué d'un camion à deux essieux et d'un véhicule remorqué dont le poids nominal brut autorisé **ne dépasse pas** 4 540 kilogrammes. Le titulaire peut conduire un véhicule de la classe 3 immatriculé comme camion agricole s'il est titulaire d'un permis de la classe 5I (étape intermédiaire) ou 5F (étape finale). Le titulaire peut conduire un cyclomoteur[3], s'il est âgé de 16 ans ou plus. *Nota. Une personne doit être titulaire d'un permis de conduire valide de la classe 5I (étape intermédiaire) au minimum pour conduire un engin mobile spécial, du matériel servant à l'élevage des animaux ou un tracteur sur une route provinciale ou une route située dans les limites municipales d'une ville, d'un village ou d'une municipalité rurale. Pour de plus amples renseignements, veuillez téléphoner au 204-985-7000 ou au 1-800-665-2410 (sans frais).*	16 ou 15 ans et demi si la personne est inscrite au cours d'éducation routière offert dans les écoles secondaires	Rapport médical requis sur demande. Doit satisfaire aux normes de vision.	• Doit réussir l'examen théorique pour le permis de la classe 5L (étape de l'apprentissage). (En cas d'échec, il faut attendre sept jours avant de repasser l'examen.) • Doit être accompagné d'un conducteur surveillant dans le cas du permis de la classe 5L (étape de l'apprentissage) ou 5A (instruction autorisée). • Doit être accompagné d'un conducteur surveillant dans le cas du permis de la classe 5I (étape intermédiaire) si le véhicule transporte plus d'un passager entre minuit et 5 h. • Doit réussir l'épreuve pratique de conduite pour passer à l'étape intermédiaire (d'une durée minimale de 15 mois). (En cas d'échec, il faut attendre 14 jours avant de repasser l'examen.)	Épreuve pratique de la classe 5 30 $ Examen théorique 10 $
6	Motocyclettes.	16	Rapport médical requis sur demande. Doit satisfaire aux normes de vision.	• Doit être titulaire d'un permis valide de n'importe quelle classe et étape. • Doit réussir l'examen théorique. (En cas d'échec, il faut attendre sept jours avant de repasser l'examen.) • Doit obtenir le permis de la classe 6M (étape du cours de formation en motocyclisme) pour suivre le cours de formation en motocyclisme. Ce cours est obligatoire pour obtenir le permis de la classe 6L (étape de l'apprentissage). (Communiquer avec Safety Services Manitoba pour connaître le coût et le calendrier des cours de formation en motocyclisme.) • La durée minimale de l'étape de l'apprentissage est de neuf mois. • Doit réussir l'épreuve pratique de conduite pour passer à l'étape intermédiaire (d'une durée minimale de 15 mois). (En cas d'échec, il faut attendre 14 jours avant de repasser l'examen.)	Épreuve pratique de la classe 6 30 $ Examen théorique 10 $
Mention « Freins à air comprimé »	Mention « Freins à air comprimé » — Autorise le titulaire à conduire des véhicules munis de freins à air comprimé appartenant à la classe de véhicules dont il détient le permis. Nota. Sont exempts de cette exigence les conducteurs de camions de la classe 3 immatriculés comme camions agricoles et munis de freins à air comprimé.			• Doit réussir l'examen théorique. • Doit réussir un examen pratique sur les freins à air comprimé pour obtenir la mention « A » (Autorisé). • Doit effectuer une mise au point du régleur de jeu pour obtenir la mention « S » (Autorisé/régleur de jeu). • Il n'y a pas de frais supplémentaires à payer pour l'examen pratique sur les freins à air comprimé si vous passez cet examen en même temps que l'épreuve pratique de conduite pour un permis d'une classe supérieure.	Examen pratique 30 $ Examen théorique 10 $

1. On entend par « autobus » tout véhicule pouvant accueillir au moins 11 personnes assises (y compris le chauffeur) et affecté essentiellement au transport de passagers. Cela ne comprend pas les véhicules utilisés, par leur propriétaire ou avec son autorisation, pour un transport personnel.
2. Il faut un certificat de conducteur d'autobus scolaire. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec la Section du transport des élèves du ministère de l'Éducation, de la Formation professionnelle et de la Jeunesse au 204-945-6900.
3. Les cyclomoteurs ne peuvent pas circuler sur les routes où la vitesse obligatoire minimale est de plus de 80 km/h. Ils sont toutefois autorisés à les traverser.

Tous les frais peuvent être modifiés sans préavis.

Conditions d'attribution du permis de conduire

Le système de permis de conduire au Manitoba

Le système des classes de permis du Manitoba fait la distinction entre les conducteurs professionnels et les non professionnels. Afin que les routes soient sûres pour tous les usagers, les conducteurs doivent satisfaire à des normes de vision, de santé, de connaissances et de compétences pour conduire une classe donnée de véhicule.

Qui doit passer un examen de conduite?

Vous devez passer un examen pour obtenir le permis correspondant à la classe de véhicule que vous voulez conduire si vous êtes dans l'une ou l'autre des situations suivantes :

- vous n'avez jamais été titulaire d'un permis pour cette classe de véhicule;
- vous n'avez pas été titulaire d'un permis de conduire manitobain au cours des quatre dernières années;
- vous êtes titulaire d'un permis délivré à l'extérieur du Canada, des États- Unis ou d'un territoire dont les permis ne sont pas équivalents.

Vous pourriez devoir passer un nouvel examen de conduite si vous êtes dans l'une ou l'autre des situations suivantes :

- vous avez été impliqué dans des accidents de la circulation ou avez été reconnu coupable d'infractions;
- votre permis a fait l'objet d'une suspension;
- vous souffrez d'une maladie ou d'une incapacité susceptible de nuire à votre capacité de conduire en toute sécurité.
- vous souffrez d'une maladie ou d'une incapacité susceptible de nuire à votre capacité de conduire en toute sécurité.

Instruction autorisée

Pour apprendre à conduire les véhicules des classes 1 à 4, les conducteurs doivent demander l'instruction autorisée dans la classe de véhicule qu'ils veulent conduire. Pour recevoir cette instruction, les conducteurs doivent avoir au minimum un permis de conduire de la classe 5 à l'étape intermédiaire (I) ou un permis portant mention « Instruction autorisée » (A), satisfaire aux normes médicales et payer tous les droits requis. Pour passer l'épreuve de conduite, le conducteur doit avoir un permis de la classe 5 à l'étape finale.

Les titulaires d'un permis portant la mention « Instruction autorisée » pour les classes 1 à 4 doivent être accompagnés d'une personne qui a un permis de conduire valide et qui a un permis de conduire de la classe 5 à l'étape finale ou d'une classe supérieure depuis au moins trois ans, dont deux avec un permis pour la classe de véhicules visée. Cette personne, dite conducteur surveillant, doit être assise à la place la plus proche du conducteur.

Depuis le 1er novembre 2003, toute personne désirant conduire un engin mobile spécial, du matériel servant à l'élevage des animaux ou un tracteur, doit avoir au minimum un permis de conduire valide de la classe 5 à l'étape intermédiaire. Cette condition s'applique à la circulation sur toute route provinciale ou route située à l'intérieur des limites municipales d'une ville, d'un village ou d'une municipalité urbaine. Pour plus de renseignements, veuillez composer le 204-985-7000 ou le 1-800-665-2410 (sans frais).

Demande de permis et exigences en matière d'examens

A) Limites d'âge et conditions d'attribution

Toute personne de 18 ans et plus qui a un permis de conduire de la classe 5 à l'étape intermédiaire ou d'une classe supérieure portant la mention « Instruction autorisée », qui réussit l'examen théorique et qui satisfait aux normes visuelles et médicales peut demander un permis portant la mention « Instruction autorisée » dans les classes 1, 2, 3 ou 4.

B) Normes visuelles et médicales

Toutes les personnes qui demandent un permis de la classe 1, 2, 3 et 4 doivent présenter un rapport médical approuvé par la Société d'assurance publique du Manitoba avant de recevoir leur permis à l'étape de l'apprentissage. Les candidats qui ne satisfont pas aux normes médicales minimales ne pourront obtenir un tel permis.

En outre, les conducteurs doivent présenter des rapports médicaux périodiques afin d'attester qu'ils n'ont pas d'affection médicale pouvant nuire à leur capacité de conduire. Les conducteurs qui souffrent de certains problèmes médicaux peuvent avoir à présenter des rapports plus souvent.

Le candidat doit aussi satisfaire aux normes visuelles minimales établies pour les classes 1 à 4. Les candidats qui ne satisfont pas aux normes visuelles minimales, avec ou sans lentilles correctrices, ne peuvent pas obtenir un permis de classe 1 à 4. Si vous devez porter des lentilles correctrices pour conduire, cela sera indiqué sur votre permis. On peut vous demander de présenter un rapport d'acuité visuelle.

Santé Manitoba ne couvre PAS les frais des rapports médicaux demandés par un tiers, y compris les frais d'examens, de tests et d'appels aux médecins. Ces frais sont à la charge du candidat.

C) Vérification des connaissances — Examen théorique

Pour un **permis de la classe 1, 2, 3 ou 4 et pour la conduite de véhicules munis de freins à air comprimé et d'autobus scolaires,** les candidats doivent réussir l'examen théorique qui correspond à la classe de permis qu'ils veulent obtenir. L'examen théorique n'est pas un examen avec documentation et l'utilisation du téléphone cellulaire ou de tout autre appareil électronique est interdite pendant l'examen. Les droits à payer sont de 10 $ par examen théorique (ce montant peut changer). Un candidat ne peut passer qu'un seul examen par jour pour la même classe de permis (classes 1 à 4). Il est possible de repasser l'examen pour un permis de la classe 1 à 4 et pour les véhicules équipés de freins à air comprimé et les autobus scolaires le jour ouvrable suivant.

D) Épreuves de conduite

Les candidats à un permis de conduire de la classe 1, 2, 3 ou 4 qui n'ont jamais été titulaires d'un permis de conduire de cette classe dans quelque pays, province ou territoire que ce soit, doivent attendre au moins deux semaines après avoir reçu l'instruction autorisée dans cette classe pour passer l'épreuve de conduite. Les conducteurs doivent aussi être titulaires d'un permis de conduire de la classe 5 à l'étape finale (F) ou de classe supérieure.

L'épreuve de conduite vise non seulement à évaluer votre aptitude à conduire les véhicules d'une classe donnée, mais aussi à déceler les erreurs à corriger. Vous devrez conduire votre véhicule en toute sécurité dans des conditions de circulation typiques. Vous serez jugé sur votre technique au volant. Seul un employé agréé de la Société d'assurance publique du Manitoba est autorisé à vous accompagner durant l'épreuve.

Une inspection préalable du véhicule sera aussi exigée avant les épreuves pour les permis de la classe 1, 2 ou 3 et pour les autobus scolaires.

Veuillez vous présenter 15 minutes avant l'heure de votre rendez-vous. Vous devez amener un véhicule en bon état de marche et présenter un certificat d'immatriculation prouvant que le véhicule est immatriculé et assuré. Les plaques doivent porter le collant approprié confirmant l'immatriculation et l'assurance et le véhicule doit porter tous les autres collants requis (p. ex. collants d'inspection du véhicule). Si vous ne respectez pas ces exigences, l'épreuve de conduite sera annulée.

Vous ne pouvez passer qu'une seule épreuve de conduite par classe de permis (classes 1 à 4) par jour. Vous pouvez repasser une épreuve de conduite (classes 1 à 4) le jour ouvrable suivant.

Nouveaux résidents

Les nouveaux résidents peuvent conduire un véhicule automobile au Manitoba avec un permis valide d'une autre province ou territoire jusqu'à trois mois après leur arrivée au Manitoba. Après ce délai, ils doivent obtenir un permis de conduire manitobain. Vous pouvez être dispensé de l'examen et de l'épreuve de conduite si vous remettez un permis de conduire valide et de classe équivalente d'une autre province ou d'un autre pays. Pour plus de renseignements, composez le 204-985-7000, à Winnipeg, ou le 1-800-665-2410, sans frais, à l'extérieur de Winnipeg.

Changement de nom ou d'adresse

Vous devez informer un agent Autopac ou la Société d'assurance publique du Manitoba de tout changement de nom ou d'adresse, dans les 15 jours qui suivent le changement.

Pour de plus amples renseignements, visitez le site Web mpi.mb.ca ou téléphonez au 204-985-7000 ou au 1-800-665-2410 (sans frais à l'extérieur de Winnipeg).

Table des matières

Rendez-vous pour les examens

Prendre rendez-vous pour votre examen théorique ou pratique

- Tous les examens théoriques et pratiques sont offerts uniquement sur rendez-vous. Vous pouvez vous rendre chez tout agent* Autopac pour prendre rendez-vous pour votre examen et en payer les droits.
- Les examens théoriques et pratiques sont offerts en semaine seulement (sauf les jours fériés) aux centres indiqués ci-dessous. Des rendez-vous le samedi sont offerts à Winnipeg aux centres de la rue Barnes, du parc Lexington et de la rue Main. Pour les heures d'ouverture, veuillez visiter le site Web mpi.mb.ca ou communiquer avec un agent Autopac.
- Votre agent Autopac peut vous renseigner sur les disponibilités à tous les centres d'examen.
- Vous pouvez prendre rendez-vous jusqu'à huit semaines à l'avance.
- Les examens théoriques et pratiques sont offerts en anglais et en français. Veuillez préciser la langue que vous préférez quand vous prenez rendez-vous.

** Pour une liste des agents Autopac, visitez le site Web mpi.mb.ca.*

Centres offrant l'examen théorique

Winnipeg

- 15, rue Barnes *(à la promenade Bison)*
- 125, rue King Edward Est
- 40, parc Lexington *(au chemin Gateway)*
- 1284, rue Main
- 1103, avenue Pacific
- 420, chemin Pembina
- 930, chemin St. Mary's *(services offerts en français)*

À l'extérieur de Winnipeg

- Arborg | *323, boulevard Sunset*
- Ashern | *Salle des Elks, 2e Avenue N.*
- Beausejour | *848, avenue Park*
- Birtle | *Salle communautaire, 160, rue Centre S.*
- Brandon | *731, 1re Rue*
- Churchill | *Salle du patrimoine métis, 10, rue Franklin*
- Cross Lake | *Bureau du conseil communautaire, Immeuble 451, 103, promenade Ethan McLeod*
- Dauphin | *217, chemin Industrial*
- Fisher Branch | *Maison nationale ukrainienne, 33, rue Provencher*
- Flin Flon | *Loge maçonnique, 85, rue Church*
- Gillam | *Centre récréatif, 235, avenue Mattonnabee*
- Grand Rapids | *Hôtel de ville, 200, promenade Grand Rapids*
- Killarney | *Salle des Elks, 403, rue Fletcher E.*
- Leaf Rapids | *Bureau du conseil, Centre commercial du centre-ville*
- Lynn Lake | *Corner Pocket Billiards, 467, avenue Sherritt*
- Melita | *Salle de la Légion, 95, rue Main*
- Neepawa | *Bibliothèque publique de Neepawa, 280, rue Davidson*
- Norway House | *Multiplex Kinosao Sipi*
- Pine Falls | *Golden Leisure Club, 30, rue Pine*
- Portage la Prairie | *2007, avenue Saskatchewan O.*
- Russell | *Centre communautaire, 106, avenue Shell River S.*
- Selkirk | *1008, avenue Manitoba*
- Snow Lake | *Légion royale canadienne, 102, rue Elm*
- Steinbach | *91, promenade North Front (services offerts en français)*
- Swan River | *Salle communautaire des anciens combattants, 6e Avenue N.*
- The Pas | *424, avenue Fischer*
- Thompson | *53, place Commercial*
- Virden | *Salle de la Légion, 540, 8e Avenue S.*
- Winkler | *355, Boundary Trail*

Centres offrant l'examen pratique pour les permis des classes 1, 2, 3 et 4 *(autobus et autobus scolaires seulement**)*

Winnipeg

- 15, rue Barnes *(à la promenade Bison)*
- 40, parc Lexington *(au chemin Gateway)*

À l'extérieur de Winnipeg

- Brandon | *Centre d'indemnisation pour blessures corporelles, 602, 1re Rue*
- Churchill | *Salle du patrimoine métis, 10, rue Franklin*
- Dauphin | *Stationnement au coin de la 1re Avenue S.-O. et de la 1re Rue S.-O.*
- Gimli | *Centre récréatif de Gimli*
- Morris | *Salle de la Légion, 161, avenue Charles O.*
- Portage la Prairie | *Centre BDO, 390, 1re Rue N.-O.*
- Selkirk | *1008, avenue Manitoba*
- Steinbach | *91, North Front Drive (services offerts en français)*
- Swan River | *Salle communautaire des anciens combattants, 6e Avenue N.*
- The Pas | *424, avenue Fischer*
- Thompson | *53, place Commercial*

- Winkler | *Co-op de Winkler, intersection des routes 3 et 14 (classes 1 et 2 seulement)*
- Winkler | *355, Boundary Trail (classes 3 et 4 autobus et autobus scolaires seulement)*

***Pour les véhicules de la classe 4 autres que les autobus et les autobus scolaires, veuillez consulter votre agent Autopac pour les emplacements des examens pratiques.*

Centres offrant l'examen pratique sur les freins à air comprimé et le régleur de jeu

Winnipeg

- 15, rue Barnes *(à la promenade Bison)* (examen pratique pour freins à air comprimé seulement, pas pour régleur de jeu)
- 40, parc Lexington *(au chemin Gateway)*

À l'extérieur de Winnipeg

Voir les centres offrant l'examen théorique à la page précédente.

Service d'examen itinérant

Un service d'examen itinérant sert les clients des régions rurales qui vivent à l'extérieur des collectivités indiquées ci-dessus. Vous pouvez obtenir l'itinéraire et le calendrier du service itinérant de tout agent Autopac de même qu'en ligne à l'adresse mpi.mb.ca.

Points clés à retenir pour vos examens

Coût*

- L'examen théorique coûte 10 $.
- Coût des examens pratiques :
  - Permis de la classe 1 : 50 $
  - Permis de la classe 2 ou 3 : 45 $
  - Permis de la classe 4 : 35 $
  - Permis de la classe 5 : 30 $
  - Permis de la classe 6 : 30 $
  - Freins à air comprimé : 30 $**

**Les coûts peuvent changer sans préavis.*
***Il n'y a pas de frais supplémentaires à payer pour l'examen pratique sur les freins à air comprimé si vous passez un examen de conduite pour un permis de classe 1, 2, 3, 4 ou 5 et que le véhicule que vous utilisez pour l'examen est équipé de freins à air comprimé.*

Renseignements généraux sur les examens

- Veuillez vous présenter 15 minutes avant l'heure fixée pour votre rendez-vous.
- Vous avez un maximum de 30 minutes pour l'examen théorique.
- L'examen théorique n'est pas un examen avec documentation.
- Les téléphones cellulaires et appareils électroniques ne sont pas permis dans la salle d'examen.
- Vous ne pouvez passer qu'un seul examen théorique ou pratique de la même classe par jour.
- Vous devez attendre 14 jours entre l'examen théorique et l'examen pratique pour les permis des classes 1, 2, 3 et 4.

Pour avoir de plus amples renseignements ou de l'aide, appelez votre agent Autopac ou composez les numéros suivants :

- À Winnipeg : 204-985-7000
- À l'extérieur de Winnipeg : 1-800-665-2410 (sans frais)

Section 1

Conditions d'attribution du permis pour les véhicules des classes 1 à 4

Les candidats au permis de conducteur professionnel doivent être titulaire au minimum d'un permis de conduire valide de la classe 5A ou 5I, avoir 18 ans, être en bonne condition physique et être en mesure de conduire des véhicules en toute sécurité en respectant les normes obligatoires suivantes :

Les normes médicales obligatoires

Rapport médical

Les candidats doivent présenter un formulaire d'examen médical rempli, signé et approuvé par par le Programme de vérification de l'aptitude à conduire avant de subir l'examen théorique. On peut se procurer ce formulaire auprès d'un agent Autopac ou un centre de services de la Société d'assurance publique du Manitoba. Le formulaire est valide pendant six mois à compter de la date où il a été rempli et signé par le médecin. Les candidats doivent donc obtenir leur instruction autorisée au cours de cette période de six mois.

Les personnes qui ont certains troubles médicaux peuvent ne pas avoir le droit d'être titulaires d'un permis de classe 1, 2, 3 ou 4. Cependant, la plupart des gens qui ont des troubles médicaux ou un handicap physique peuvent être admis à une classe de permis supérieure s'ils satisfont à des normes médicales précises. Les conducteurs à qui le registraire interdit de demander une classe de permis supérieure sont informés de leur droit d'appeler de la décision devant le Comité d'étude des dossiers médicaux après avoir soumis tous les renseignements médicaux pertinents.

Capacité auditive

Les conducteurs doivent satisfaire à des normes précises de capacité auditive selon la classe de permis voulue et le type de biens transportés. S'ils ont une déficience auditive, un audiogramme peut être exigé. Il est possible d'utiliser un appareil auditif pour atteindre les normes de capacité auditive.

Pour obtenir plus de renseignements, veuillez vous adresser au Programme de vérification de l'aptitude à conduire, dont les coordonnées figurent ci-dessous.

Vision

L'acuité visuelle des titulaires de permis des classes 1, 2, 3 et 4 (véhicules d'urgence) ne doit pas être inférieure à 6/9, les deux yeux étant ouverts et examinés en même temps; l'acuité visuelle de l'œil le plus faible ne doit pas être inférieure à 6/30. Le champ de vision doit être de 150° minimum, les deux yeux étant ouverts et examinés en même temps. L'acuité visuelle des titulaires de permis de la classe 4 qui sont autorisés à ne conduire que les taxis ne doit pas être inférieure à 6/12, les deux yeux étant ouverts et examinés en même temps; l'acuité visuelle de l'œil le plus faible ne doit pas être inférieure à 6/60. Le champ de vision doit être de 120° minimum, les deux yeux étant ouverts et examinés en même temps.

Les candidats à un permis de la classe 1, 2, 3 ou 4 qui doivent porter des verres correcteurs pour satisfaire aux normes requises en matière de vision, peuvent porter des lunettes ou des lentilles cornéennes pendant l'examen de la vue. Il est conseillé aux conducteurs qui portent des lentilles cornéennes de garder une paire de lunettes dans le véhicule en tout temps, au cas où il faudrait enlever les verres de contact pour cause d'irritation aux yeux.

Nouvel examen médical

En vertu de la *Loi sur les conducteurs et les véhicules*, le Registraire des véhicules automobiles peut exiger que certains conducteurs subissent de nouveau un examen médical dans le but de déterminer leur capacité et leur aptitude à conduire un véhicule. Tous les titulaires d'un permis de classe 1, 2, 3 et 4 doivent présenter un rapport d'examen médical :

- tous les 5 ans jusqu'à l'âge de 45 ans,
- tous les 3 ans entre 46 et 64 ans,
- tous les ans à partir de 65 ans.

Pour des raisons médicales, les conducteurs peuvent aussi devoir repasser l'examen pour la classe de leur permis. Ceci peut comprendre un examen de la vue, un examen écrit et une épreuve de conduite dans le type de véhicule correspondant à la classe de permis délivré. On peut aussi exiger que le conducteur procède à une inspection préalable et à une inspection des freins à air comprimé. Les conducteurs peuvent opter pour un permis d'une classe inférieure, s'ils ne désirent pas continuer d'être titulaire d'un permis d'une classe plus élevée. Dans ce cas, le conducteur devra satisfaire aux exigences médicales nécessaires à l'obtention du permis de classe moins élevée.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le formulaire d'examen médical ou si vous avez des questions au sujet d'une affection médicale particulière, veuillez communiquer avec la :

Société d'assurance publique du Manitoba
Programme de vérification de l'aptitude à conduire
C.P. 6300
Winnipeg (Manitoba) R3C 4A4
Téléphone : 204-985-1900
Ligne sans frais : 1-866-617-6676

Examen théorique

Les examens théoriques pour les classes 1, 2, 3 et 4 sont basés sur le contenu de ce manuel. Ce ne sont pas des épreuves avec documentation.

Instruction autorisée

Après avoir satisfait aux exigences ci-dessus, le conducteur se verra délivrer l'instruction autorisée correspondant à la classe du permis souhaitée.

Les titulaires d'un permis portant la mention « Instruction autorisée » pour les classes 1, 2, 3 et 4 doivent être accompagnés par une personne titulaire d'un permis valide de la classe 5 à l'étape finale depuis au moins trois ans, dont deux dans la classe de permis visée. Le conducteur surveillant doit être assis à côté du conducteur et avoir une alcoolémie inférieure à 0,05.

Épreuve pratique de conduite

- L'épreuve pratique de conduite doit se dérouler dans un véhicule qui correspond à la classe de permis que le candidat souhaite obtenir. Si vous avez des doutes, veuillez téléphoner au centre d'examens le plus proche de chez vous pour être certain du type de véhicule à utiliser pour l'épreuve.
- L'examen comprend une inspection préalable du véhicule, dont les détails seront expliqués plus loin dans le manuel. Les droits de l'épreuve de conduite ne seront pas remboursés si le véhicule ne satisfait pas aux normes d'inspection du *Code de la route* et de ses règlements. Le siège sur lequel s'assoit l'examinateur doit être sec et propre et la place occupée par celui-ci doit être bien dégagée.
- Si le véhicule est équipé de freins à air comprimé, il faudra les inspecter. Les candidats doivent s'assurer d'avoir les outils et l'équipement nécessaires pour procéder à un réglage des freins sur un véhicule équipé de freins à air comprimé. Le *Manuel des freins à air comprimé* donne des instructions sur le réglage et l'inspection du système de freinage à air comprimé.
- Si le candidat ne réussit pas à effectuer l'inspection préalable et (ou) l'inspection des freins à air comprimé de façon satisfaisante, l'examen sera interrompu et le candidat échouera.
- Le candidat doit présenter un document valide d'immatriculation du véhicule avant de débuter l'épreuve de conduite. S'il manque à cette exigence, l'épreuve de conduite sera annulée et il n'y aura aucun remboursement des droits perçus.

Pour de plus amples renseignements sur les examens, veuillez téléphoner au :

204-985-7000 (à Winnipeg)
1-800-665-2410 (sans frais)

Vous pouvez aussi vous rendre dans un centre de services ou un service d'examen itinérant de votre région.

Permis « Commercial Driver's Licence » (États-Unis)

Le permis de conduire de la classe 1, 2, 3 ou 4 du Manitoba est équivalent à la Commercial Driver's Licence (CDL) aux États-Unis*. En vertu de la *Federal Motor Carrier Safety Administration* (FMCSA) de ce pays, il faut avoir 21 ans et plus et posséder une fiche médicale dûment remplie pour obtenir un tel permis.

Les conducteurs qui voyagent aux États-Unis doivent se soumettre à un test de dépistage de la consommation d'alcool et de drogues administré par leur employeur.

Les règlements de la FMCSA s'appliquent aux entreprises qui exploitent des véhicules utilitaires commerciaux aux États-Unis. Leurs conducteurs sont donc tenus d'obtenir une CDL.

** À moins d'interdiction spécifique liée à certaines affections médicales. La CDL de ces conducteurs portera la restriction « Code W ».*

Pour de plus amples renseignements, s'adresser à la :

Manitoba Trucking Association
25, rue Bunting
Winnipeg (Manitoba) R2X 2P5
Téléphone : 204-632-6600

Extraits des dossiers des conducteurs commerciaux

En vertu du *Code canadien de la sécurité*, la cote de sécurité d'un transporteur routier repose sur les infractions commises par les conducteurs qu'il emploie. L'extrait de dossier d'un conducteur commercial contient de plus amples renseignements concernant ses antécédents de conduite que l'extrait de dossier du conducteur d'un véhicule non commercial. Grâce à ces renseignements, les transporteurs routiers sont mieux en mesure de décider comment les antécédents de conduite de leur employés ou des personnes qu'ils envisagent d'embaucher pourraient nuire à leur cote de sécurité.

Les extraits des dossiers des conducteurs commerciaux contiennent des renseignements concernant les infractions prévues par divers textes de loi, notamment :

- *la Loi sur le transport des marchandises dangereuses (Canada)*
- *la Loi sur la manutention et le transport des marchandises dangereuses et le Règlement sur la manutention et le transport des marchandises dangereuses*
- *le Règlement sur la manutention et le transport de l'ammoniac anhydre*
- *le Règlement sur l'inscription des producteurs et l'octroi de licences aux transporteurs*
- *le Règlement sur les manifestes*
- *le Règlement sur les heures de service d'un conducteur*
- *le Règlement sur l'inspection périodique et obligatoire des véhicules*
- *le Règlement sur l'arrimage des cargaisons*
- *le Règlement sur les poids et dimensions des véhicules circulant sur les diverses catégories de routes*
- *le Règlement sur l'inspection des véhicules et des remorques utilitaires*
- *le Code de la route*
- *le Code criminel du Canada*
- *la Loi sur les conducteurs et les véhicules*

Les conducteurs peuvent obtenir une copie de leur propre extrait de conduite, commercial ou non commercial, en déposant une demande moyennant le paiement des droits requis. Toute personne désirant obtenir une copie de l'extrait de dossier d'un autre conducteur doit obtenir au préalable l'autorisation écrite de la personne concernée. Les droits requis pour l'obtention d'un extrait de dossier de conducteur commercial sont les mêmes que pour un extrait de dossier de conducteur non commercial.

Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec le bureau suivant :

Société d'assurance publique du Manitoba
Dossiers des conducteurs
C.P. 6300
Winnipeg (Manitoba) R3C 4A4
Téléphone : 204-985-0980
Sans frais : 1-866-323-0544
Télécopieur : 204-954-5357

Véhicules équipés de freins à air comprimé

Le permis de conduire d'un conducteur d'un véhicule équipé de freins à air comprimé doit porter la mention « Freins à air comprimé ». Cette mention figure dans la case « Freins à air » de son certificat de permis de conduire. Pour obtenir cette mention, vous devez réussir un examen écrit et une épreuve pratique basés sur le contenu du *Manuel des freins à air comprimé*. On peut se procurer, à peu de frais, un exemplaire de ce manuel auprès d'un agent Autopac ou d'un centre de services de la Société d'assurance publique du Manitoba n'importe où dans la province.

L'épreuve sur les freins à air comprimé se déroule sur un véhicule fourni par le candidat et comprend les éléments suivants :

- une démonstration pratique de l'inspection préalable des freins ainsi qu'une explication orale des composantes du système de freinage à air comprimé et de leurs fonctions;
- une démonstration du réglage d'un régleur de jeu manuel.

Remarque : Si le candidat à un permis de classe 1 a déjà un permis qui porte la mention « Freins à air », il doit réussir l'épreuve complète sur les freins à air comprimé pour un ensemble de véhicules.

Section 2

Écoconduite et conduite prudente de toute classe de véhicule

L’économie de carburant, une priorité immédiate

Étant donné que le coût du carburant constitue une partie importante des dépenses d’exploitation, les conducteurs indépendants et les grandes entreprises de transport routier s’efforcent de bien prévoir leur frais de carburant, tout en cherchant activement des moyens de les limiter le plus possible.

Bien sûr, l’argent n’est pas tout; l’environnement constitue également une préoccupation clé. Au Canada, près de 30 pour cent de toutes les émissions de gaz à effet de serre sont produites par le secteur du transport routier et, dans une large mesure, par les véhicules lourds*. Heureusement, à titre de conducteur, vous pouvez prendre bien des décisions pratiques pour réduire votre consommation de carburant, qu’il s’agisse de choisir les caractéristiques techniques de votre véhicule ou de modifier vos techniques et habitudes de conduite.

Faire des choix sensés

Même si vous ne pouvez lutter seul contre la hausse des prix du carburant, vos habitudes de conduite peuvent contribuer à réduire la quantité de carburant consommé par votre véhicule. Voici quelques moyens pratiques d'y parvenir :

Préparation et planification

- Planifiez soigneusement votre itinéraire. La conduite en terrain plat est moins énergivore qu’en terrain accidenté ou montagneux; par ailleurs, rouler sur de grandes routes consomme moins d’essence que de conduire en ville.
- Étudiez les caractéristiques des véhicules qui vous intéressent et songez à toujours optimiser la charge utile : essayez de rouler à 80 ou 90 pour cent de la charge utile plutôt qu'à 60 pour cent.
- Lisez bien le manuel d’utilisation de votre véhicule et suivez les recommandations de conduite du fabricant.

Le carburant et le moteur

- Faites le plein avec un carburant d’été lorsque les températures sont supérieures à 0°C. Le carburant d’été peut améliorer jusqu’à trois pour cent la consommation de carburant.**

Choix du véhicule et des accessoires

- Optimisez l’aérodynamique du tracteur et de la remorque. Le fait de réduire la trainée aérodynamique de dix pour cent peut diminuer de cinq pour cent la consommation de carburant.**
- S’il y a lieu, envisagez d’utiliser des trains doubles ou triples plutôt qu’une seule semi-remorque.
- Au besoin, installez des pneus nervurés à toutes les roues, ce qui réduit davantage la consommation d’essence que des pneus avec sculptures à barrettes à l'essieu moteur et à l'essieu directeur.**
- Envisagez l’usage de pneus offrant une faible résistance au roulement. Rappelez-vous que les pneus larges fournissent une faible résistance de roulement et qu’ils sont aussi moins lourds.
- Choisissez un camion moins lourd, au besoin. Un véhicule plus léger consomme moins de carburant et peut même offrir une capacité de chargement supérieure, ce qui accroît votre revenu par kilomètre parcouru.
- Afin d’améliorer la productivité et l’efficience énergétique de votre véhicule, installez des accessoires tels qu’un chauffe-carter ou un chauffe-moteur (qui facilite le démarrage et accélère le réchauffement des lubrifiants par temps froid), un réchauffeur de carburant (qui empêche le carburant d’épaissir), des ventilateurs réglés par thermostat, un écran frontal protégeant du froid, une couverture de batterie et des chaufferettes auxiliaires dans la cabine.

**Source : Environnement Canada, Rapport d’inventaire canadien des GES.*

***Source : Cummins MPG Guide, Secrets to Better Fuel Economy*

La conduite par mauvais temps

Les conditions météorologiques influent sur la consommation d'essence. Une chaussée enneigée peut augmenter de 15 à 20 pour cent la consommation de carburant. De plus, les vents forts peuvent avoir un effet considérable sur celle-ci**. Voici quelques conseils pour minimiser les effets liés au temps :

- Évitez le mauvais temps, dans la mesure du possible, en modifiant votre itinéraire ou votre horaire de voyage.
- Adaptez votre vitesse aux conditions météorologiques. Par exemple, ralentissez lorsque vous roulez contre un fort vent de face.
- Ralentissez et laissez une bonne distance de sécurité entre vous et les véhicules que vous suivez, afin de mieux prévoir leurs manœuvres.
- Ne garez pas votre camion remorque dans une pente glacée, afin d'éviter de rester pris et d'ainsi perdre du temps et du carburant.

Choisir la bonne route

Conduire sur une autoroute en terrain plat peut améliorer la consommation de carburant*** :

- de 4 à 11 pour cent par rapport à une route ordinaire à deux voies en terrain plat;
- de près de 18 pour cent par rapport à une route en terrain montagneux;
- de 25 à 35 pour cent par rapport à une route suburbaine.

Entretien du véhicule

L'entretien préventif joue un rôle considérable dans le maintien du bon état et du rendement de votre véhicule. Un camion bien entretenu roule plus efficacement et un bon entretien évite des temps d'arrêt imprévus. Les petits problèmes devraient être réglés avant qu'ils ne s'aggravent et deviennent plus coûteux à réparer. Voici quelques autres recommandations relatives à l'entretien :

- Gonflez les pneus à la pression recommandée par le fabricant. Un sous-gonflement du pneu de 10 lb/po^2 entraîne une augmentation de 1 pour cent de la consommation de carburant**.
- Effectuez une inspection de votre véhicule avant de prendre la route. Non seulement est-elle obligatoire selon la loi, mais elle peut vous éviter des bris et des pannes imprévus pendant votre voyage.
- Il peut également être utile d'effectuer une inspection post-trajet pour repérer d'éventuels problèmes qui pourraient vous retarder par la suite.
- Assurez-vous que tous les niveaux des liquides de votre véhicule sont conformes aux indications. Des niveaux de liquides trop bas ou trop élevés peuvent endommager votre véhicule.
- Surveillez l'indicateur d'obstruction qui pourrait signaler que le filtre à air est bouché ou contaminé.
- Surveillez constamment l'état de votre véhicule pendant le trajet. Vérifiez les jauges, la pression des pneus, l'état du chargement toutes les trois heures.

Démarrage du véhicule

L'économie de carburant débute dès le démarrage du moteur. Un bon réchauffement du moteur aide à lubrifier les composantes mécaniques et les joints, ce qui réduit l'usure prématurée et les fuites. Bien démarrer votre camion peut vous faire économiser du carburant. Rappelez-vous les conseils suivants :

- Lorsque vous faites démarrer le véhicule, n'appuyez pas à fond sur l'accélérateur.
- Ne pompez pas l'accélérateur d'un véhicule muni d'un moteur à injection, car la quantité de carburant requise pour le démarrage est prémesurée. De la même façon, ne pompez pas l'accélérateur lorsque vous lancez le moteur de véhicules plus anciens, car cela dépense inutilement du carburant et endommage les parois des cylindres.
- Utilisez l'éther avec parcimonie lorsque vous avez de la difficulté à faire démarrer votre véhicule. L'usage excessif de ce produit peut endommager le moteur.
- Laissez réchauffer le véhicule de trois à cinq minutes. Si la température est inférieure à 0 °C, laissez tourner le moteur de sept à dix minutes. Ne donnez pas de coups d'accélérateur, laissez plutôt le véhicule se réchauffer graduellement.
- Vérifiez si la pression de l'huile et la pression de l'air sont dans leur plage normale pendant le démarrage.
- Après la période initiale de marche au ralenti, réchauffez le véhicule en conduisant lentement. N'essayez pas d'atteindre une grande vitesse en appuyant à fond sur l'accélérateur.

****Source : Technology and Maintenance Council of the American Trucking Association*

Techniques d’écoconduite

Conduire intelligemment peut faire économiser le carburant et ralentir l’usure de votre véhicule. À cet effet, gardez à l’esprit les conseils suivants :

- Relâchez l’accélérateur lorsque vous êtes au sommet d’une pente et laissez agir la gravité et l’élan pris par le véhicule.
- Utilisez le régulateur de vitesse, au besoin.
- Réduisez votre vitesse moyenne. Conduire vite consomme du carburant, quel que soit le type de véhicule. En général, chaque tranche de 10 km/h au-dessus de 90 km/h consomme 10 pour cent de plus de carburant.***
- Utilisez toujours la pédale d’embrayage, afin d’éviter de rater une vitesse ou d'abîmer la transmission.
- Exercez-vous à changer de vitesse lorsque la vitesse de rotation du moteur se situe entre 1 400 et 1 600 tours par minute. Le fait de passer les vitesses avant d’atteindre le régime maximal du moteur réduit l’usure des composantes, diminue le bruit et économise le carburant.****
- Faites tourner le moteur au rapport de vitesse le plus élevé pour que le moteur tourne au régime le plus bas possible.
- Utilisez le ralentisseur correctement et éteignez-le lorsque vous n’en avez pas besoin. Laissez le terrain travailler à votre place.

****Source : Technology and Maintenance Council of the American Trucking Association*

*****Source : C.A.T. (Canadian American Transportation) Driving Tips.*

Marche au ralenti : note spéciale

Faire tourner au ralenti le moteur d’un camion de la classe 8* consomme jusqu’à quatre litres de carburant à l’heure si le moteur tourne à 900 tours par minute. Éteignez le moteur lorsque vous vous arrêtez même pour une courte période. Vous économiserez ainsi du carburant, réduirez les besoins d’entretien, prolongerez la vie du moteur et éliminerez des émissions inutiles de gaz à effet de serre. Si un parc de 10 camions cessait d’utiliser le ralenti pendant une heure par jour sur une période de 260 jours, il en résulterait une économie d’environ 10 400 litres de carburant (11 440 $ s’il se vend 1,10 $ le litre). L’économie serait de 114 400 $ pour un parc de 100 camions, et de 572 000 $ pour un parc de 500 camions.

**Camion de la classe 8 : camion ayant un poids nominal brut de plus de 14 969 kilogrammes (33 000 livres).*

Tirer profit des progrès technologiques

La conception des nouveaux moteurs offre de grands avantages, y compris celui de fournir plus de puissance et de couple à des régimes inférieurs. Il est possible de rétrograder à environ 1 200 tours par minute et passer au rapport supérieur à environ 1 600 tours par minute plutôt qu’à 2 000 tours à la minute. Le conducteur passe ainsi les vitesses moins souvent, il économise l’argent et réduit la quantité d’émissions de gaz à effet de serre.****

Tenir compte des conditions routières

L’écoconduite est également synonyme de conduite prudente. La nature de la route et les conditions de la circulation présentent diverses difficultés. À titre de conducteur professionnel, il importe de tenir compte des points suivants :

- **Lumière :** Adaptez votre conduite à la luminosité et à la visibilité. Portez des lunettes de soleil pour ne pas être aveuglé et réduisez votre vitesse lorsqu’il fait sombre.
- **Posture :** Réglez votre siège pour assurer votre confort, votre vigilance, votre vision et l’accès facile aux commandes du véhicule.
- **Circulation :** Essayez de rouler à la même vitesse que les autres véhicules, tout en respectant les limitations de vitesse. Soyez courtois et cédez le passage aux autres véhicules.

Le bon sens au volant

Contrôler votre vitesse et utiliser des techniques de conduites sensées vous permettront de maintenir une vitesse plus constante et accroître l’efficacité énergétique de votre véhicule.

Conduite préventive

Faire preuve de bon sens au volant est à la fois une attitude et une habileté. La vigilance et le bon sens dans la prise de décisions peuvent contribuer grandement à votre sécurité et à celle des autres, sans mentionner l'économie de carburant. La conduite préventive vous permet de prévoir les risques et de maintenir une vitesse constante. Lorsque vous conduisez de cette façon, vous maintenez votre rythme de croisière et n'avez pas à essayer constamment de reprendre de la vitesse. Vous consommez donc moins de carburant, car vous avez moins besoin de puissance.

Voici quelques conseils pratiques :

- Ne laissez pas la frustration vous pousser à faire des dépassements dangereux ou d'autres manœuvres risquées.
- Regardez constamment la route devant vous afin de prévoir les arrêts. Il est plus écoénergétique de se laisser rouler jusqu'à une intersection que de freiner.
- Laissez une distance correspondant à quatre secondes entre vous et le véhicule que vous suivez.
- Surveillez fréquemment vos angles morts.
- Tenez compte de votre état physique et mental, y compris les effets qu'ont sur vous l'alcool et les médicaments, votre âge, votre état d'esprit, votre état de santé, la fatigue, vos émotions, votre alimentation, etc.

Arrêts en toute sécurité

Conservez une distance sécuritaire entre vous et le véhicule que vous suivez, afin de toujours pouvoir freiner de façon sûre et efficace. À 70 km/h, la distance de freinage est d'environ 90 m (300 pi).

La conduite avec facultés affaiblies

Alcool

Les automobilistes dont les facultés sont affaiblies comptent parmi les personnes les plus dangereuses et les plus imprévisibles qui soient sur nos routes, et ils sont responsables d'environ le tiers des décès survenus lors d'accidents de la circulation au Manitoba*. Voilà pourquoi dans cette province, les lois sur la conduite en état d'ébriété sont sévères.

Si vous conduisez alors que vos facultés sont affaiblies, vous risquez d'être inculpé, quel que soit votre taux d'alcool dans le sang. Un seul conseil : ne buvez pas d'alcool, si vous conduisez. Les conducteurs dont les facultés sont affaiblies refusent généralement de reconnaître qu'ils ne sont pas dans leur état normal. À cause de l'alcool ou des médicaments qu'ils ont consommés, leur temps de réaction est plus long, ils voient moins bien et leur jugement est faussé. Ne mélangez jamais alcool et médicaments, même en petites quantités.

Il faut se rappeler que l'alcool est un dépresseur, et non un stimulant. Il vous rend moins alerte et ralentit vos réflexes normaux. Si vous avez trop bu, le café noir, la nourriture ou une douche froide froide ne pourront pas vous dessoûler. Il faut attendre que votre corps élimine l'alcool.

Il est strictement interdit de transporter de l'alcool dans un véhicule utilitaire aux États-Unis, à moins que celui-ci fasse partie de la charge et soit indiqué dans le manifeste. Au Manitoba, l'alcool doit être placé hors de portée du conducteur et les contenants doivent demeurer scellés.

Médicaments vendus sur ordonnance

Même si vous vous conformez à la posologie, les calmants, antidépresseurs, somnifères et autres médicaments du même genre peuvent agir sur votre aptitude à conduire. Par conséquent, si vous restez au volant alors que vos facultés sont affaiblies par un médicament, quel qu'il soit, vous pouvez être inculpé. Il en résultera pour vous les mêmes conséquences que si vous aviez été arrêté pour conduite en état d'ébriété. N'hésitez pas à parler avec votre médecin ou votre pharmacien des effets que les médicaments peuvent avoir. Gardez toujours les médicaments vendus sur ordonnance dans les contenants d'origine.

Source : Traffic Accident Report Database (Base de données des rapports d'accidents de la circulation), 2013

Drogues illicites

Les drogues illicites peuvent engendrer des hallucinations, une certaine hostilité envers les autres et de l'agressivité, sans compter qu'elles engourdissent les facultés mentales et ralentissent la coordination oculo-manuelle.

Quelles en sont les conséquences?

Les lois sévères du Manitoba sur la conduite avec facultés affaiblies s'appliquent à tous les véhicules motorisés, y compris aux machines servant à des fins agricoles, aux engins mobiles spéciaux, aux tracteurs et aux véhicules à caractère non routier, ainsi qu'aux situations où une personne conduit un bateau, un aéronef ou du matériel ferroviaire. Le terme « bateau » comprend toutes les embarcations généralement plus grandes qu'une chaloupe et conçues pour naviguer sur l'eau, y compris les hydroglisseurs.

Suspension administrative graduée du permis

Les conducteurs d'un véhicule automobile dont l'alcoolémie est entre 0,05 et 0,08 ou qui échouent à une épreuve de coordination des mouvements ou à une évaluation de reconnaissance de drogues font l'objet d'une suspension administrative graduée immédiate de leur permis. Les suspensions administratives graduées du permis sont des suspensions progressivement plus longues, allant de 24 heures à 60 jours, selon le nombre de suspensions préalables reçues par le conducteur au cours d'une période de 10 ans :

- suspension du permis de conduire pendant 24 heures la première fois;
- suspension du permis de conduire pendant 15 jours la deuxième fois;
- suspension du permis de conduire pendant 30 jours la troisième fois;
- suspension du permis de conduire pendant 60 jours la quatrième fois et toutes les fois subséquentes.

Une suspension administrative graduée du permis fait descendre de cinq niveaux sur l'échelle des cotes de conduite. Les conducteurs qui reçoivent une suspension administrative graduée de leur permis peuvent aussi faire l'objet d'une intervention du Programme de perfectionnement et de surveillance des conducteurs, qui peut aller d'une lettre d'avertissement à une audience de justification, au cours de laquelle on examinera une suspension plus longue de leur permis. Les conducteurs devront aussi payer des frais de revalidation de leur permis de conduire.

Les conducteurs qui reçoivent deux suspensions ou plus au cours d'une période de 10 ans doivent aussi subir une évaluation de conducteur avec facultés affaiblies à la Fondation manitobaine de lutte contre les dépendances, à leurs propres frais.

Suspension administrative de trois mois du permis

Les conducteurs dont l'alcoolémie est supérieure à 0,08, qui refusent de fournir un échantillon d'haleine ou de sang à la police, ou qui refusent de se soumettre à une épreuve de coordination des mouvements ou à une évaluation de reconnaissance de drogues, ou de suivre les instructions d'un policier pour l'épreuve ou l'évaluation, reçoivent une suspension administrative immédiate de leur permis d'une durée de trois mois. Cette suspension fait descendre de cinq niveaux sur l'échelle des cotes de conduite. Les conducteurs devront aussi payer des frais de revalidation de leur permis de conduire. Ils s'exposent également aux conséquences supplémentaires suivantes :

- inculpation en vertu du *Code criminel du Canada*;
- mise en fourrière de leur véhicule (sauf les engins mobiles spéciaux);
- obligation de subir une évaluation de conducteur avec facultés affaiblies à leurs frais.

Pour avoir de plus amples renseignements, veuillez visiter le site Web mpi.mb.ca.

Évaluation de conducteur avec facultés affaiblies

Après une suspension liée à la consommation d'alcool ou de drogues, vous devez faire évaluer votre consommation d'alcool ou de drogues par le programme de l'AFM pour les conducteurs avec facultés affaiblies. Vous devrez signer une formule autorisant l'AFM à obtenir votre dossier de conduite.

L'AFM peut recommander que vous suiviez un atelier éducatif, un programme de réduction du risque ou un de ses programmes de traitement. Vous pourriez aussi perdre votre permis et ne pas avoir le droit de conduire jusqu'à ce que vous maîtrisiez votre consommation d'alcool ou de drogues.

Infractions au *Code criminel du Canada*

Conduire un véhicule avec facultés affaiblies ou avec une alcoolémie supérieure à 0,08, refuser de fournir un échantillon d'haleine ou de sang à la police, ou refuser de vous soumettre à une épreuve de coordination des mouvements ou à une évaluation de reconnaissance de drogues, ou de suivre les instructions d'un policier pour l'épreuve ou l'évaluation, constituent des infractions au *Code criminel*.
Voici d'autres infractions au *Code* :

- conduite avec facultés affaiblies causant des lésions corporelles ou la mort;
- conduire avec des facultés affaiblies ou avoir la garde ou le contrôle d'un véhicule avec facultés affaiblies.

Si vous êtes déclaré coupable de conduite avec facultés affaiblies en vertu du *Code criminel*, votre permis de conduire sera suspendu et il vous sera interdit de conduire tout type de véhicule. Une telle condamnation* peut entraîner diverses sanctions, entre autres :

- descente de cinq ou dix niveaux de plus sur l'échelle des cotes de conduite;
- interdiction de conduire (imposée par le tribunal) pendant un minimum d'un an;
- participation au Programme de verrouillage du système de démarrage du Manitoba;
- amende minimale de 1 000 $ pour une première infraction;
- peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à cinq ans pour conduite avec facultés affaiblies;
- peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à l'emprisonnement à vie et interdiction imposée par le tribunal de conduire tout type de véhicule pendant une période qui peut s'étendre à toute votre vie si vous causez un accident qui tue ou blesse une autre personne.

Il est possible d'interjeter appel de certaines suspensions et interdictions du permis de conduire et de certaines interdictions de conduire imposées par un tribunal auprès de la Commission d'appel des suspensions de permis. Si l'appel est favorable au conducteur, ce dernier peut être obligé de participer au programme de verrouillage du système de démarrage du Manitoba s'il a fait l'objet d'une suspension du permis ou d'une interdiction de conduire liée à l'alcool au volant.

Consultez les dépliants *Programme de verrouillage du système de démarrage* et *Conduite avec facultés affaiblies* pour de plus amples renseignements.

Suspension du permis de conduire pour d'autres infractions au *Code criminel du Canada*

Au Manitoba, conduire un véhicule est un privilège. Les personnes déclarées coupables de certaines infractions au *Code criminel* perdront ce privilège. Voici certains exemples d'infractions au *Code criminel* : conduite dangereuse, négligence criminelle, prendre la fuite pour échapper à la police, automobiles incendiées ou vandalisées, utilisation d'un véhicule sans la permission du propriétaire, vols de voitures, possession de biens volés, et possession, vente ou achat de clés maîtresses.

Une déclaration de culpabilité* entraîne une suspension automatique du permis de conduire ou une suspension du droit d'obtenir un permis de conduire. Elle vous empêche également de conduire un véhicule à caractère non routier. Toute personne trouvée coupable de ces infractions doit faire face à une suspension de permis de conduire qui peut s'étendre d'un an à toute la vie. Le permis de conduire des contrevenants de moins de 16 ans sera suspendu à compter du jour de leur 16e anniversaire.

* *Pour certaines infractions liées à la conduite d'un véhicule, une absolution en vertu du* Code criminel du Canada *peut être traitée comme une déclaration de culpabilité en vertu du* Code de la route.

Conduire alors que le permis est suspendu — Conséquences

Tout véhicule à caractère routier ou non routier est immédiatement mis en fourrière pendant au moins 30 jours lorsque le conducteur a conduit sous le coup d'une suspension ou d'une interdiction, ou pendant qu'il était privé du droit de conduire un véhicule à caractère non routier.

Le véhicule sera mis en fourrière. Il importe peu que le véhicule appartienne à quelqu'un d'autre ou qu'il soit immatriculé au nom d'une personne autre que le conducteur au moment de l'infraction. Il incombe au propriétaire du véhicule de s'assurer que la personne à laquelle il prête le véhicule ne fait pas l'objet d'une suspension de permis, d'une interdiction ou d'un retrait de permis. Le propriétaire doit payer le remorquage et l'entreposage, plus les frais de mise en fourrière, avant que le véhicule puisse lui être rendu.

Si vous conduisez alors que votre permis a été suspendu, vous risquez aussi, entre autres :

- une peine d'emprisonnement maximale de cinq ans ou une amende maximale de 2 000 $ ou les deux;
- une interdiction de conduire aux termes du *Code criminel* et vous ne pourrez pas faire appel, ce qui signifie que vous ne pourrez pas demander un permis restreint aux activités liées à votre emploi;
- une suspension à vie du permis en vertu du *Code de la route*;
- des primes supplémentaires à payer au moment où votre permis sera rétabli.

Sécurité — Points à prendre en considération

Intoxication par oxyde de carbone

L'intoxication par oxyde de carbone est un risque qui guette constamment tout conducteur d'un véhicule automobile. L'oxyde de carbone n'a pas d'odeur, de couleur ou de goût, et il est difficile à détecter. Il y en a dans les gaz d'échappement de presque tous les véhicules automobiles. C'est pourquoi il est essentiel que vous vérifiiez régulièrement le système d'échappement de votre véhicule pour d'éventuelles fuites.

Ne faites jamais tourner votre moteur dans un garage fermé. Ne suivez aucun véhicule de trop près et maintenez une distance de sécurité entre votre véhicule et celui qui vous précède lorsque vous attendez à un feu rouge ou faites un arrêt.

Si vous devenez étourdi ou somnolent en conduisant, arrêtez le véhicule, sortez et respirez de l'air frais.

Troubles émotionnels

Certaines enquêtes sur les accidents ont montré que la cause était une agitation affective qui avait distrait le conducteur de sa tâche principale, notamment celle de conduire le véhicule.

La conduite prudente exige la vigilance entière du conducteur en tout temps.

Parmi les situations qui peuvent accaparer les pensées du conducteur et le distraire de la tâche importante qu'est la conduite du véhicule, il y a les disputes à la maison ou au travail, la colère contre un autre conducteur, la maladie ou les difficultés financières.

Pour conduire en toute sécurité, le conducteur doit consacrer une attention constante et entière aux situations qui peuvent se présenter sur la route.

Somnolence et fatigue

La majorité des travailleurs du transport connaissent des difficultés reliées à la fatigue, quoique ces problèmes ne soient pas une condition qui leur est propre.

Selon les estimations, le niveau de fatigue du conducteur constitue un facteur dans 30 à 40 pour cent des accidents mortels impliquant des camions lourds. Les conducteurs fatigués souffrent de troubles de mémoire, et leur vigilance, leur concentration et leur capacité de réaction sont affaiblies.

Les études ont démontré que les conducteurs ne sont habituellement pas conscients qu'ils deviennent fatigués et qu'ils sont susceptibles de dépasser leurs propres capacités, ce qui augmente considérablement le risque



d'avoir un accident. Il est important que le conducteur maintienne, dans la mesure du possible, un sommeil régulier. Un régime équilibré et de l'exercice physique aident aussi à contrer la fatigue et la somnolence. On peut accumuler les périodes d'exercice tout au long de la journée en s'y prenant pendant 10 minutes à 3 reprises, par exemple, ce qui correspond à 30 minutes d'exercice. Avant d'entamer un programme d'exercice, toutefois, consultez votre médecin.

Rythmes circadiens — Il s'agit de l'horloge interne qui dicte au corps quand s'éveiller et quand s'endormir. La majorité des gens sont plus éveillés pendant la journée et doivent se reposer la nuit. Selon leur physiologie, la plupart des personnes ont besoin de six à huit heures de sommeil par nuit. Si la personne manque de sommeil pendant une durée prolongée, le corps commencera à accumuler une dette de sommeil qui devra être remboursée. Les heures de sommeil manquées devront être récupérées par des périodes de sommeil prolongées. La plupart des personnes se rendront compte qu'elles ont besoin de repos et dormiront pendant beaucoup plus d'heures que d'habitude après avoir manqué de sommeil pendant une assez longue période de temps (normalement après huit à dix jours).

Si une personne persiste à dérober au corps ces heures de sommeil dont il a besoin, cela commencera à affecter sa santé.

Lorsque vous êtes fatigué, dormez!

Le conducteur peut se retrouver dans une situation appelée « micro-sommeil ». Il s'agit d'une courte période de temps, normalement quelques secondes, pendant laquelle le cerveau est déconnecté par rapport à ce qui se passe autour de lui. Le conducteur n'aura alors aucun souvenir de ce qui s'est passé au cours des dernières secondes, voire même minutes, ni de ce qu'il vient de passer sur la route. Il pourrait ainsi rater une sortie ou ignorer un poste de pesage, sans le savoir.

Les conducteurs fatigués peuvent aussi être victimes de l'hypnose de la route. Ils ont du mal à se concentrer en raison de la monotonie du paysage. Lorsque ce phénomène se produit, les conducteurs peuvent devenir inconscients de ce qui les entoure et ne pas réagir adéquatement à des situations pouvant survenir dans la circulation. Ils pourraient être en train de talonner un véhicule et ne se rendre compte du danger que présente la situation qu'au moment où il est déjà trop tard.

Les conducteurs qui sont extrêmement épuisés peuvent s'endormir au volant pendant qu'ils conduisent sur la route. Avant d'en arriver à ce point, quittez la route et dormez un peu.

Par hygiène du sommeil, on entend la qualité et le nombre d'heures de sommeil qu'une personne obtient chaque jour. Il est essentiel que les conducteurs obtiennent une quantité suffisante de sommeil de qualité.

Les effets et les premiers signes de la fatigue sont différents chez chaque individu. Il incombe à chaque personne de réglementer et de coordonner son propre sommeil. Il faut surveiller les signes avant-coureurs et être à l'écoute de son corps.

L'Association canadienne du camionnage a rédigé une publication intitulée *Pleins feux sur la fatigue et la vigilance*, composée d'un guide et d'une cassette audio conçus pour aider les conducteurs à identifier les premiers signes et symptômes de la fatigue. L'association dispose aussi d'autres cassettes audio sur le thème de la fatigue qui pourraient être utiles pour un conducteur. Veuillez vous adresser à la Manitoba Trucking Association :

Manitoba Trucking Association
25, rue Bunting
Winnipeg (Manitoba) R2X 2P5
Téléphone : 204-632-6600

Règlement relatif aux heures de service

Ce règlement a été élaboré dans le but d'aider les conducteurs et les propriétaires des entreprises de camionnage à gérer le facteur de fatigue, cause importante des accidents impliquant des camions. Il est important que les conducteurs professionnels connaissent très bien les règlements se rapportant aux heures de service.

Pour des renseignements sur les règlements se rapportant aux heures de service, veuillez vous adresser à :

Division des transports routiers
Téléphone : 204-945-3890

Passages frontaliers

Chaque fois qu'un véhicule arrive à la frontière entre le Canada et les États-Unis, le conducteur doit arrêter le véhicule et se présenter à l'agent des douanes. Chaque conducteur doit se présenter, même si son chargement est en transit ou cautionné. Il n'y a aucune exception à la règle.

Pour des renseignements sur les passages frontaliers, veuillez vous adresser au :

Gouvernement du Canada
Services des douanes
Sans frais : 1-800-461-9999





Ceintures de sécurité

Le conducteur et tous les occupants doivent porter leur ceinture de sécurité dans la cabine ou la couchette, sauf s'ils en sont dispensés par la loi. Le conducteur a la responsabilité de veiller à ce que tout mineur soit correctement attaché. Nota : La loi exige que les enfants soient assis, la ceinture bouclée, dans des sièges ou dispositifs spéciaux pour enfants jusqu'à ce qu'ils aient atteint la taille de 1,45 m, un poids de 36 kg ou l'âge de neuf ans.

Personne ne doit conduire un véhicule automobile dont les ceintures de sécurité ont été enlevées ou modifiées de façon à réduire leur efficacité.

Des milliers de Manitobains et de Manitobaines sont victimes chaque année de blessures à la tête, essentiellement lors d'accidents de la circulation. Le port de la ceinture de sécurité contribue nettement à réduire l'incidence de ce type de blessures.

Coussins gonflables

De nombreux véhicules sont équipés aujourd'hui de coussins gonflables. Il a été démontré qu'ils contribuent à réduire le nombre de blessures dans les collisions à grande vitesse. Ils réduisent le choc de la collision en répartissant son impact sur une surface plus grande du corps.

Les coussins gonflables peuvent être installés à l'avant et à côté du siège du conducteur et de celui du passager avant. Certains véhicules sont également équipés de coussins latéraux qui couvrent l'étendue des glaces de côté à l'avant et à l'arrière. L'espace situé devant les coussins gonflables doit demeurer dégagé en tout temps; ne posez pas d'objets sur le tableau de bord à l'endroit où se trouve le coussin gonflable. Si votre véhicule est équipé de coussins gonflables, positionnez votre siège à au moins 25 cm (10 po) du volant. Cet espace permet au coussin de se déployer et de vous protéger contre les blessures.

Consultez le manuel d'utilisation de votre véhicule pour connaître les précautions à prendre en matière de sécurité.

Il arrive que, dans certains cas, le fonctionnement du coussin gonflable doive être désactivé. Pour le faire, vous devez obtenir l'autorisation de Transports Canada (composez le 1-800-333-0371).

Distractions

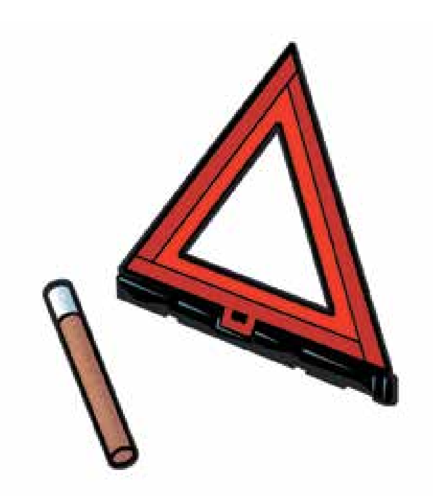
Les distractions peuvent être dangereuses, car en cas d'urgence, elles peuvent vous empêcher de réagir aussi rapidement qu'il le faudrait. Par exemple, des études démontrent qu'il existe un lien direct entre l'usage du téléphone cellulaire et la conduite dangereuse. Les conducteurs qui se servent de leur téléphone cellulaire au volant accroissent considérablement leurs risques de collision. C'est la raison pour laquelle au Manitoba, il est illégal de conduire en utilisant un téléphone cellulaire portatif.



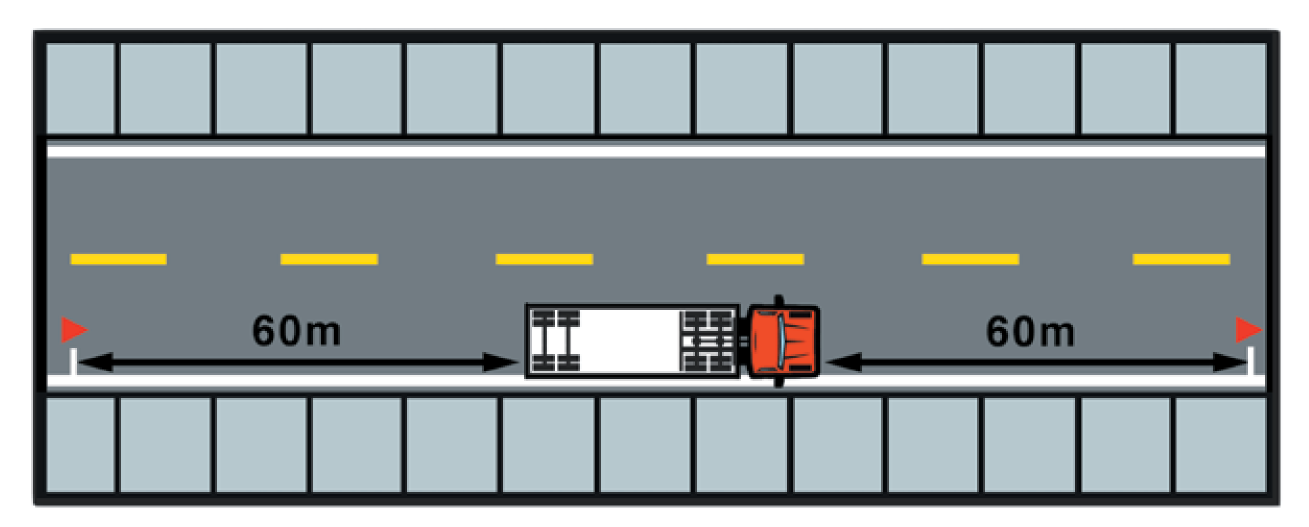
La distraction au volant survient chaque fois que l'attention du conducteur se porte sur une activité autre que la conduite de son véhicule. Voici d'autres formes de distractions au volant susceptibles d'augmenter le risque de collision : régler la radio ou un lecteur MP3, changer un disque compact, parler aux occupants d'autres véhicules et détourner le regard de la route pour observer un accident, manger, faire sa toilette, fumer et interagir avec les passagers de son véhicule.

Équipement de sécurité

Tous les véhicules de service public servant au transport de passagers, les véhicules servant à transporter des matières inflammables (avec ou sans charge) et les véhicules pilotes doivent être munis d'extincteurs approuvés par la Commission du transport routier. Ces extincteurs doivent être maintenus en bon état. D'autres types de véhicules peuvent devoir être munis d'un extincteur conformément aux exigences d'un permis. Il est toutefois recommandé qu'il y ait un extincteur à bord de tout véhicule.



De plus, tout véhicule de service public ou camion ayant un poids total en charge inscrit de plus de 3 700 kilogrammes doit être muni, de façon permanente, de deux signaux d'avertissement (feux ou lanternes) ou de deux réflecteurs dont le type et la forme ont été approuvés par le Conseil routier. Si le véhicule tombe en panne, il faut le déplacer le plus loin possible de la portion fréquentée de la route. Les signaux d'avertissement doivent être placés environ 60 mètres devant le véhicule en panne et 60 mètres derrière celui-ci.



Placez les réflecteurs de manière à ce qu'ils soient éclairés par les phares de tout véhicule se dirigeant vers vous.

Il est également conseillé de garder à bord du véhicule une trousse de premiers soins, une hache de pompier, des outils pour effectuer des réparations mineures, ainsi qu'une trousse de survie pour la conduite par temps froid et dans des régions peu peuplées.

Incendie à bord d’un véhicule

Pour combattre un incendie de façon efficace, il faut réfléchir et agir rapidement en fonction de la formation que l’on a reçue. Tous les conducteurs devraient inspecter quotidiennement le matériel de lutte contre l’incendie de leur véhicule, connaître les différents types d’incendies qui peuvent se produire ainsi que la marchandise qu’ils transportent.

Voici quelques directives générales qui pourraient sauver une vie ou prévenir des blessures, et réduire les dommages aux biens :

- Ne risquez pas votre vie. Les feux dus à l’essence peuvent se propager rapidement et provoquer des explosions.
- Demandez à la première personne qui passe d’appeler les pompiers. Avertissez les autres personnes du danger d’explosion due à l’essence ou aux chargements inflammables, ou du danger d’exposition à des substances toxiques, et demandez-leur de se tenir à bonne distance.
- Incendie dans un ensemble de véhicules : détachez le tracteur de la remorque et éloignez-les suffisamment l’un de l’autre, mais seulement si vous êtes certain de pouvoir le faire sans danger.
- Autant que possible, placez-vous dos au vent pour lutter contre l’incendie (afin de diminuer les risques de suffocation).
- Dans le cas d’un feu d’origine électrique, débranchez d’abord les fils de batterie, si possible. (Le fait de couper le contact et de débrancher les fils de batterie des véhicules accidentés peut prévenir les incendies provoqués par une fuite de carburant.)
- Incendies sous le capot : ne soulevez pas le capot d’un coup. Soulevez-le très légèrement pour combattre le feu. Si vous ne pouvez pas le soulever, dirigez l’extincteur par-dessous le véhicule ou à travers le radiateur.
- Ne vous servez de l’extincteur que pour abattre les flammes; gardez du produit en réserve au cas où l’incendie reprendrait.
- L’eau propage les incendies dus à l’essence, à l’huile ou à la graisse. Utilisez des extincteurs, du sable ou de la terre pour étouffer le feu.

Extincteurs

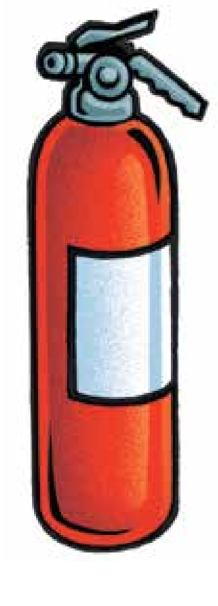
Les extincteurs à poudre polyvalente, marqués B.C., éteignent les feux dus à la graisse, à l’huile ou à l’essence, ainsi que les feux d’origine électrique.

Si l’extincteur est marqué A.B.C., il éteint aussi les feux de classe « A » dus au papier, aux tissus, etc. Vous pouvez vous servir de ce type d’extincteur sans nuire à votre santé ou vous blesser. N’utilisez pas un extincteur au CO_2 (gaz carbonique) dans un endroit fermé; il y a danger de suffocation et le produit peut provoquer l’apparition d’ampoules sur la peau.

Prévention des incendies

Il est plus facile et moins coûteux de prévenir un feu dans un véhicule que d’en combattre un. Suivez les règles suivantes :

- Ne faites jamais démarrer un véhicule dont le réservoir de carburant fuit. Réparez la fuite, puis nettoyez le carburant qui s’est déversé sur le véhicule et sur le sol.
- Coupez le moteur pendant que vous faites le plein.
- Collez toujours le bec du tuyau de carburant contre l’orifice de remplissage du réservoir pendant que vous faites le plein.
- Ne fumez pas dans les garages ou près des points de remplissage.
- Ne jetez jamais des mégots de cigarette par les fenêtres de la cabine.
- Vérifiez la pression des pneus souvent. Les pneus insuffisamment gonflés accumulent de la chaleur. Il faut laisser les pneus ayant roulé à une pression insuffisante ou à plat se refroidir avant de tenter de déplacer le véhicule. S’il faut absolument déplacer le véhicule, le pneu doit d’abord être remplacé.
- Assurez-vous que les freins de stationnement sont complètement relâchés et que les freins de service sont correctement réglés. Les freins qui traînent produisent de la chaleur et peuvent enflammer la graisse qui se trouve dans les moyeux à l’arrêt du véhicule. Vérifiez les moyeux et les tambours de frein fréquemment pour voir s’ils sont surchauffés.
- Ne mettez jamais des chaufferettes au gaz propane en marche lorsque les portes de la semi-remorque sont fermées.
- Maintenez les extincteurs en bon état de fonctionnement.



Éclairage, cataphotes et feux de position

Note importante : Tout feu, cataphote et matériel de perceptibilité doit être fixé de façon permanente à l'emplacement spécifié ci-dessous et doit être conforme à toutes les exigences prescrites par les règlements FMVSS/NSVAC 108. La façade de tout dispositif à l'avant/arrière et sur les côtés devrait être perpendiculaire et parallèle respectivement à l'axe longitudinal du véhicule à moins d'une certification photométrique selon l'angle de positionnement. Aucune partie du véhicule ne doit compromettre la conformité de tout dispositif aux exigences prescrites, à moins qu'un dispositif auxiliaire satisfaisant à toutes les exigences prescrites ne soit installé.



Au Canada, les manufacturiers ainsi que les importateurs de véhicules doivent avoir les rapports d'essai pour certification démontrant la conformité de toutes les composantes du système d'éclairage aux exigences prescrites.*



Phares

La loi exige que tous les véhicules fabriqués le 1er décembre 1989 ou après soient équipés de phares de jour qui fonctionnent en permanence. Les phares de jour doivent fonctionner et être toujours allumés. Garder les phares allumés pendant la journée peut considérablement réduire les risques d'accident en rendant votre véhicule plus visible.

**Source : Transports Canada*

Conduite de nuit


Jour


Nuit — Phares de croisement


Nuit — Phares de route

Ne conduisez jamais à une vitesse telle que vous ne pourriez pas freiner dans l'espace éclairé par vos phares; ce qui signifie que vous devez conduire plus lentement que d'habitude, puisqu'en temps normal, vous ne voyez qu'à 30 mètres avec les phares de croisement et à 110 mètres avec les phares de route.

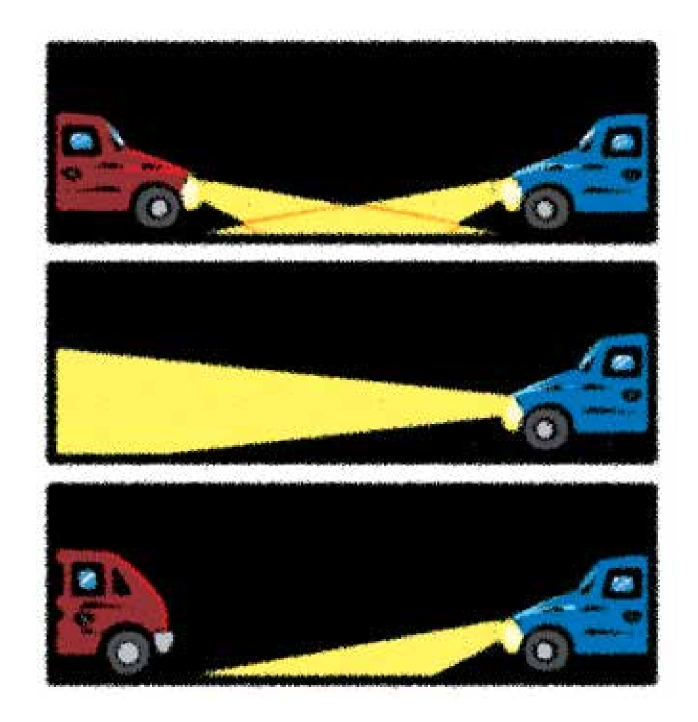
Pour être moins gêné par l'éblouissement, détournez les yeux des phares et regardez le bord droit de la route. Pour éviter d'être ébloui par les véhicules derrière vous, ajustez le rétroviseur ou utilisez un rétroviseur anti-éblouissement.

Ralentissez tant que vos yeux ne se seront pas réadaptés à une clarté moindre.

Voici quelques autres conseils utiles pour améliorer la sécurité la nuit :

- Vérifiez régulièrement que les phares de croisement éclairent à 30 mètres au moins de distance, sans pour autant aveugler les automobilistes qui viennent en sens opposé.
- Baissez les phares de route à 450 mètres au moins des véhicules venant en sens contraire, et à 60 mètres de ceux que vous suivez.
- Assurez-vous que les phares sont propres.
- Éteignez l'éclairage intérieur afin que vos yeux restent habitués à l'obscurité.
- Ralentissez quand vous croisez un autre véhicule ou quand vous vous approchez d'une courbe.
- Attention aux piétons et aux véhicules arrêtés sur le bord de la route.
- Si vous devez vous arrêter, regagnez l'accotement et allumez les clignotants de détresse ou tout autre dispositif d'avertissement approuvé.
- Attention aux panneaux indicateurs! Ils sont plus difficiles à distinguer et à déchiffrer la nuit.
- Veillez à ce que le pare-brise reste toujours propre, à l'intérieur comme à l'extérieur.





Lorsque d'autres véhicules arrivent en sens contraire, utilisez toujours les phares de croisement, car les phares de route éblouiraient les autres conducteurs.

N'utilisez vos phares de route qu'à l'extérieur des villes, lorsque vous êtes seul sur la route.

Utilisez également les phares de croisement dans les rues éclairées, par temps de brouillard et lorsque vous suivez de près une autre voiture.



Conduite du véhicule

Position des mains sur le volant

Il faut posséder des compétences supérieures de conduite pour conduire des poids lourds, que ce soit un autobus, un camion porteur ou un camion-remorque. Étant donné la très grande taille de ces véhicules, leurs conducteurs doivent acquérir de l'expérience pour pouvoir les manœuvrer correctement.

Pour exécuter un virage complet, à droite ou à gauche, avec un gros véhicule, il est parfois nécessaire de tourner plusieurs fois le volant (jusqu'à huit fois dans certains cas). La plupart des véhicules sont équipés d'une direction assistée et d'un volant réglable, ce qui facilite beaucoup la tâche du conducteur. On recommande à ce dernier de tenir le volant avec les deux mains en position 9 heures et 3 heures.

Cela permet de bien maîtriser le véhicule et, en cas d'accident et si le véhicule est équipé d'un coussin gonflable, le coussin se gonfle sans blesser les bras du conducteur ni être entravé par ceux-ci. Un conducteur ne devrait jamais tourner le volant avec une seule main (à l'aide de la paume) ou un seul doigt, car il risque ainsi de ne pas maîtriser complètement son véhicule.

L'accélérateur

Pour mettre un véhicule en mouvement, il faut appuyer doucement et graduellement sur l'accélérateur pour éviter d'avancer par saccades. Le pied doit être à plat sur l'accélérateur, le talon au plancher. Pour que le moteur fonctionne le mieux possible, le conducteur doit éviter d'appuyer brusquement sur l'accélérateur et de le relâcher brusquement.

Pour démarrer un véhicule à l'arrêt, il faut accélérer doucement et de façon régulière. Ainsi, le conducteur maîtrise mieux son véhicule. Des accélérations trop brusques, surtout lorsque la chaussée est mauvaise ou glissante, peuvent causer le dérapage des roues motrices et entraîner une perte de de maîtrise du véhicule.

La pédale de débrayage

La pédale de débrayage permet de désaccoupler la transmission et le moteur. En appuyant sur la pédale de débrayage, la liaison est interrompue entre ces deux éléments et le conducteur peut changer de vitesse. Il faut appuyer sur cette pédale à l'aide du pied gauche et maintenir la pression pour pouvoir actionner le levier de changement de vitesse. Il faut éviter de la relâcher trop rapidement, car cela peut endommager le mécanisme et rendre le véhicule inutilisable. De même, il ne faut pas la relâcher trop lentement ni faire glisser l'embrayage de façon à empêcher le véhicule arrêté en côte de reculer. En effet, cela cause une chaleur excessive et une usure prématurée.

Certains véhicules sont équipés d'un frein d'embrayage qui empêche la rotation des engrenages quand la pédale de débrayage est poussée à fond. Lorsque le véhicule se déplace, il faut donc veiller à ne pas appuyer à fond sur la pédale de débrayage pour changer de vitesse. Il ne faut le faire qu'au moment où le véhicule est arrêté.

Le double débrayage

La plupart des véhicules lourds équipés d'une transmission manuelle requièrent le double débrayage pour changer de vitesse plus facilement. Pour effectuer un double débrayage, il suffit d'appuyer sur la pédale de débrayage à chaque mouvement du levier de vitesses. Les mouvements doivent être faits en même temps et vous devrez donc vous exercer pour maîtriser la technique. On doit utiliser cette dernière aussi bien pour passer à une vitesse supérieure que pour rétrograder. Même avec un véhicule équipé d'une boîte de vitesses synchronisées, le changement de vitesse se fait plus rapidement et plus doucement avec le double débrayage. Il est à noter qu'il existe des transmissions manuelles pour lesquelles le double débrayage n'est pas nécessaire; prière de consulter le manuel d'utilisation de votre véhicule.

Pour effectuer un double débrayage :

- Relâcher l'accélérateur et appuyer en même temps sur la pédale de débrayage.
- Placer le levier de vitesses en position neutre.
- Relâcher la pédale de débrayage.
- Augmenter ou diminuer le régime (tours par minute) afin d'engager le prochain rapport de vitesse. Il faut faire tourner le moteur au régime approprié (par rapport à la vitesse), appuyer légèrement sur l'accélérateur (pour augmenter le régime du moteur afin de rétrograder) ou le relâcher légèrement (pour diminuer le régime du moteur afin de passer à une vitesse supérieure); cette technique exige un peu d'entraînement.
- Appuyer de nouveau sur la pédale de débrayage.
- Placer le levier de vitesses dans le rapport désiré.
- Relâcher la pédale de débrayage et appuyer en même temps sur l'accélérateur. Au cours du double débrayage, si le moteur reste désengagé trop longtemps, il peut être difficile d'embrayer à nouveau.

Dans ce cas :

- Ramener le levier de vitesses en position neutre.
- Relâcher la pédale de débrayage
- Augmenter le régime du moteur.
- Appuyer sur la pédale de débrayage.
- Tenter de passer à une vitesse inférieure, car le véhicule a probablement ralenti.

Quand changer de vitesse

Il y a deux façons de savoir quand changer de vitesse:

1. Selon la vitesse de rotation du moteur calculée en tours par minute :

La vitesse de rotation du moteur ou son régime est fonction du rapport de vitesse choisi et de la pression exercée sur l'accélérateur. Pour se servir efficacement de la puissance du moteur, il faut coordonner le régime du moteur et la vitesse du véhicule. En général, plus le régime est élevé, plus le rapport est élevé.

Pour savoir quand changer de vitesse, il faut regarder le tachymètre ou compte-tours qui indique la vitesse de rotation du moteur à laquelle il est possible d'engager la vitesse suivante. Consulter le manuel d'utilisation de votre véhicule afin de connaître les plages du régime du moteur recommandées pour les différents rapports de vitesse.

2. Selon la vitesse du véhicule mesurée en kilomètres/heure :

Si l'on conduit un véhicule qui n'est pas équipé d'un tachymètre, il faut changer les rapports en fonction de la vitesse de déplacement du véhicule. Ici encore, le manuel d'utilisation du véhicule indique les vitesses recommandées pour effectuer les changements de vitesse.

Vitesse de rotation du moteur

Un moteur qui ne tourne pas assez vite a tendance à causer des saccades ou des à-coups et peut endommager le véhicule. Par contre, un moteur qui tourne trop rapidement consomme plus d'essence qu'il n'est nécessaire et n'est pas plus puissant pour autant.

Les moteurs de véhicules automobiles fonctionnent de façon efficace à l'intérieur d'une plage souvent située entre 1 200 et 1 800 tours par minute, bien que certains fonctionnent efficacement à des vitesses de rotation moins élevées.

Consultez le manuel d'utilisation de votre véhicule afin de connaître les plages du régime du moteur recommandées pour les différents rapports de vitesse.

Il est conseillé de se servir du tachymètre pour savoir quand changer de vitesse, parce que cet appareil est plus précis que le bruit du moteur et que la vitesse du véhicule.

La transmission automatique

Un grand nombre de véhicules sont équipés d'une transmission où les changements de vitesse se font automatiquement en fonction de la vitesse de déplacement et de la force d'accélération, au moyen de certaines commandes mécaniques, électriques ou hydrauliques.

Il demeure possible cependant, pour le conducteur d'un tel véhicule, de sélectionner une vitesse plus basse pour profiter de l'effet de freinage ainsi obtenu dans une descente. Le fait de rétrograder empêche la transmission de passer automatiquement à un rapport plus élevé et permet au véhicule de ralentir. Cela est très utile, car les freins ne surchauffent pas étant donné qu'on ne les utilise pas autant, de cette façon, dans une descente abrupte.

Voici un exemple de la façon dont on peut se servir des différents rapports avec une transmission automatique :

- **N (neutre) :** pour démarrer le moteur, lorsqu'on veut s'arrêter pendant une période prolongée, et pour stationner.
- **R (marche arrière) :** pour reculer (il faut que le véhicule soit à l'arrêt avant que l'on puisse passer de la marche avant à la marche arrière et vice versa).
- **D (marche avant) ou 2-5 :** pour avancer dans des conditions normales.
- **2-3/2-4 :** rapports plus bas pour conduite de véhicules transportant de lourdes charges.
- **2 :** pour conduire sur des surfaces glissantes ou pour monter et descendre des côtes abruptes.
- **1 :** pour conduire très lentement en-dehors de la route.

Reportez-vous au manuel d'utilisation de votre véhicule pour connaître la bonne façon de se servir des différents rapports de la transmission automatique



La disposition des vitesses sur le sélecteur peut différer selon le modèle de la transmission.

La transmission manuelle

Le levier de vitesse sert à changer de rapport. La vitesse choisie a un effet sur la performance du moteur. Le choix d'une vitesse dépend de la transmission, du moteur, du chargement transporté et de l'état de la route.

Actionner une transmission manuelle et choisir la bonne vitesse au bon moment exigent beaucoup d'entraînement et d'habileté. Étant donné qu'il existe beaucoup de transmissions différentes, il est recommandé de consulter le manuel d'utilisation du véhicule que vous conduisez.

Changer de vitesse avant de s'engager dans une pente

Rétrogradez et ralentissez pour atteindre une vitesse que vous pourrez maîtriser sans freinage énergique avant de descendre une pente, sinon les freins pourraient surchauffer et perdre leur puissance de freinage.

Changer de vitesse avant de s'engager dans un virage

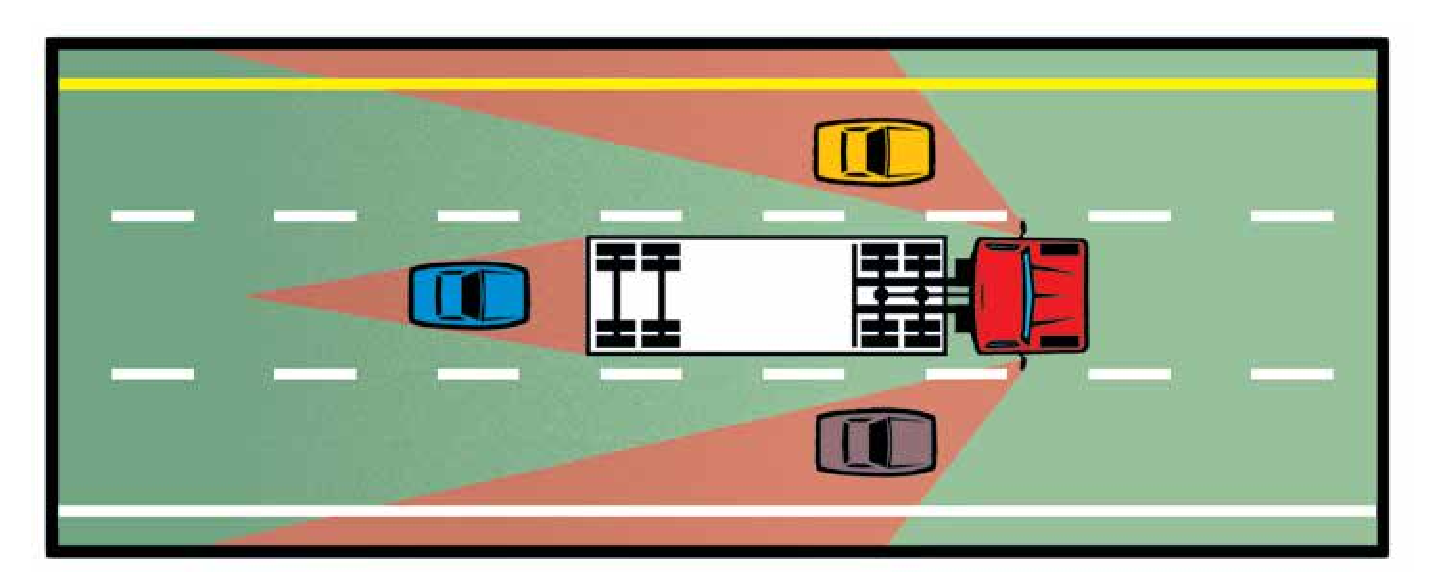
Ralentissez et rétrogradez à la vitesse appropriée avant de vous engager dans un virage. Ceci vous permettra d'utiliser la puissance du moteur pour maintenir le véhicule stable pendant que vous traversez le virage et vous donnera une bonne vitesse d'accélération en sortant du virage. La procédure à suivre dans les virages sera expliquée en détail plus loin dans le manuel.

Changer de vitesse avant ou après les passages à niveau

Le conducteur ne devrait pas changer de vitesse en traversant un passage à niveau. À l'approche du passage à niveau, il faut choisir le rapport de vitesses qui permettra au véhicule de franchir le passage entier. Ne pas changer de vitesses en franchissant le passage évite de rater une vitesse, de caler le moteur et de bloquer les rails.

Visibilité et sécurité

Les véhicules de plus grande taille offrent normalement au conducteur une meilleure vue de la route devant lui, ainsi qu'une meilleure vue latérale, que les automobiles. La grandeur du pare-brise et la position plus élevée du siège permettent de mieux voir devant soi, alors que les grands rétroviseurs extérieurs offrent au conducteur une bonne vue de la route derrière le véhicule.

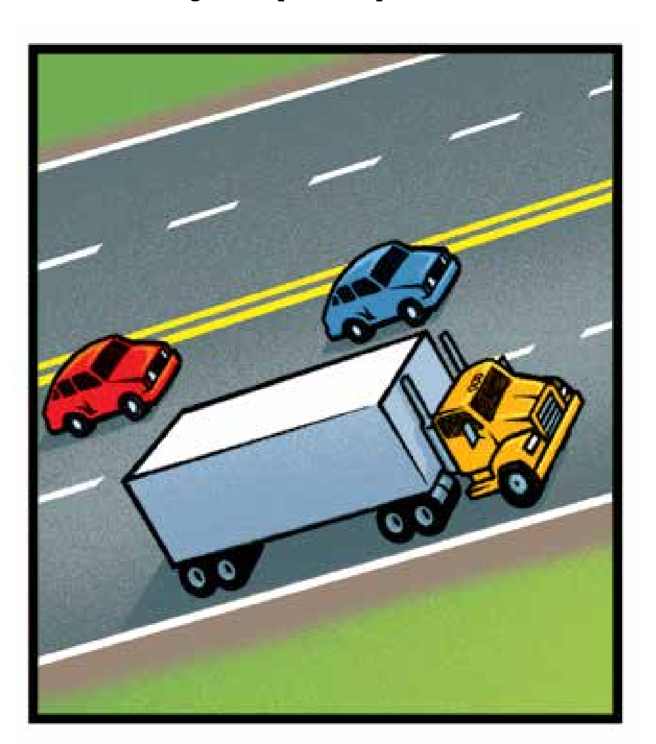


Cependant, il peut y avoir des angles morts sur les côtés et directement à l'arrière du véhicule. Parfois, les rétroviseurs convexes ou d'approche permettent de réduire les angles morts sur les côtés du véhicule. En outre, certains rétroviseurs donnent l'impression que les objets sont plus petits et plus éloignés qu'ils ne le sont en réalité.

En ville, le conducteur professionnel doit s'efforcer d'emprunter la voie en bordure ou voie de droite, car les véhicules lourds ne peuvent normalement pas accélérer ou rouler aussi rapidement que les automobiles. C'est pourquoi la voie médiane, ou voie de gauche, est d'ordinaire réservée aux véhicules qui circulent plus rapidement.

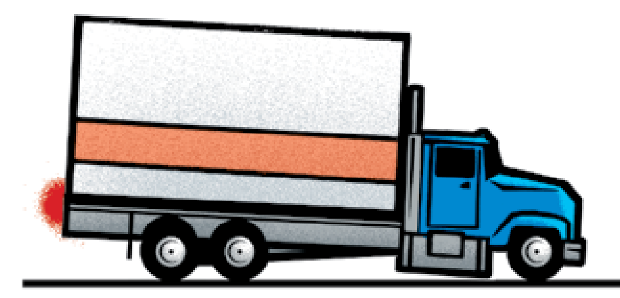
Sur une autoroute à plusieurs voies, la voie de gauche sert normalement de voie de dépassement pour les véhicules plus rapides. La loi exige que les véhicules plus lents empruntent la voie de droite. Les véhicules plus rapides dépasseront donc du côté gauche, ce qui est moins dangereux que de dépasser du côté droit.



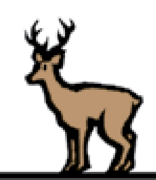


Le bon conducteur scrute constamment la circulation devant, derrière et sur les côtés. Le conducteur qui regarde loin en avant peut déceler si la vitesse de la circulation se modifie et si certains véhicules s'arrêtent. En jetant fréquemment un coup d'œil dans les rétroviseurs intérieur et extérieurs, il percevra les véhicules qui s'apprêtent à le dépasser ou ceux qui le suivent et qu'il devra avertir bien à l'avance en cas d'arrêt, de virage ou de changement de voie.

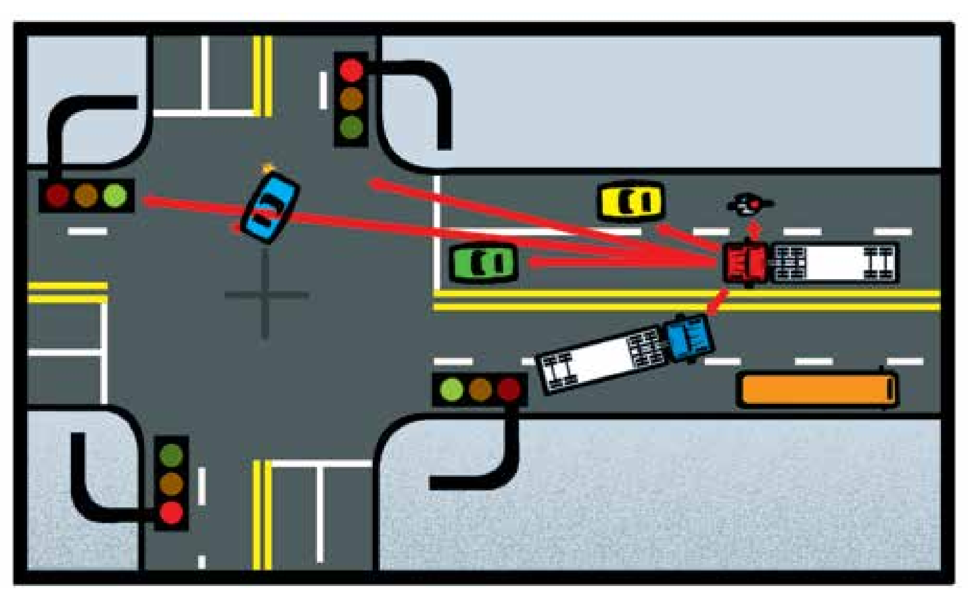
Le conducteur doit toujours maintenir une distance raisonnable entre son véhicule et celui qui le précède, afin de pouvoir s'arrêter sans à-coups et progressivement, même si l'autre véhicule effectue un arrêt soudain. L'arrêt progressif permettra aussi de réduire les risques de collision par l'arrière avec un véhicule qui vous talonne, puisque le conducteur qui vous suit de trop près sera averti bien à l'avance de l'arrêt ou du ralentissement.







Le conducteur devrait repérer de loin les appareils de signalisation et observer les feux de signalisation, afin d'en prévoir les changements avant d'arriver aux intersections. Les feux de circulation qui sont verts depuis un certain temps avant que le conducteur n'ait atteint l'intersection peuvent changer à tout instant. Certaines rues ont des feux de circulation synchronisés, permettant aux conducteurs de régler la vitesse de leur véhicule afin d'en profiter.



Zone dangereuse

La zone dangereuse pour tout conducteur se situe devant le véhicule : c'est la distance sur laquelle le véhicule ne peut pas s'arrêter. Dans le schéma, la zone dangereuse est ombrée en rouge.

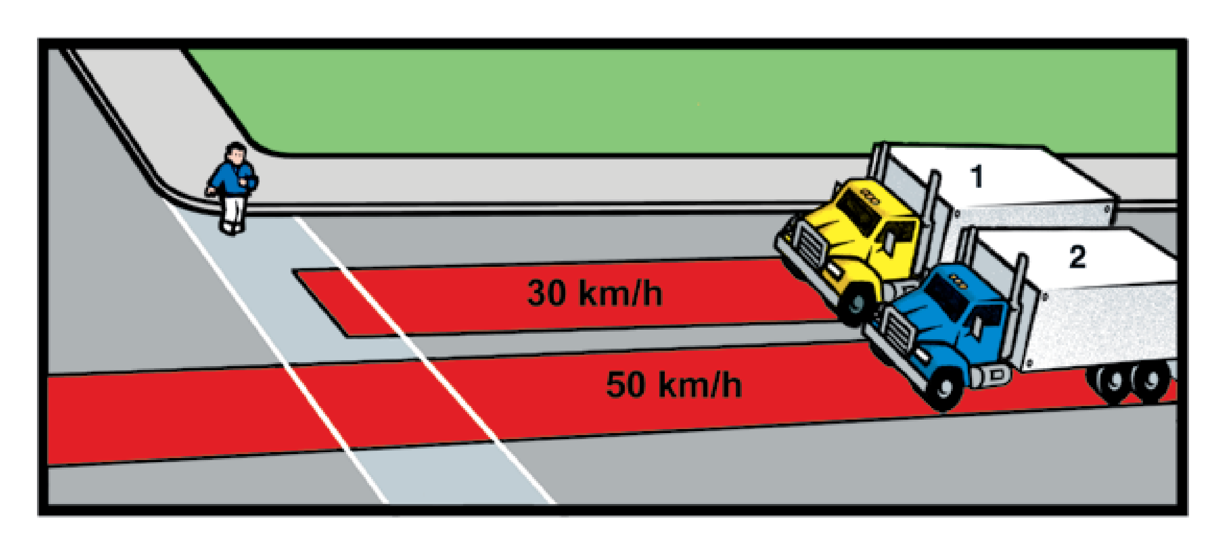
Plus la vitesse augmente, plus la zone dangereuse augmente; si l'état de la route n'est pas idéal (pluie, neige, verglas ou gravier, etc.), la zone dangereuse s'accroît d'autant plus. Si le conducteur ne réduit pas la vitesse du véhicule en fonction de l'état de la route, la zone dangereuse augmente.

Lorsque l'état de la route devient moins que satisfaisant, les conducteurs peuvent diminuer la distance de freinage simplement en réduisant leur vitesse.

Si un autre véhicule ou un piéton entrait dans la zone dangereuse, il serait physiquement impossible pour le conducteur d'arrêter son véhicule à temps pour éviter une collision.

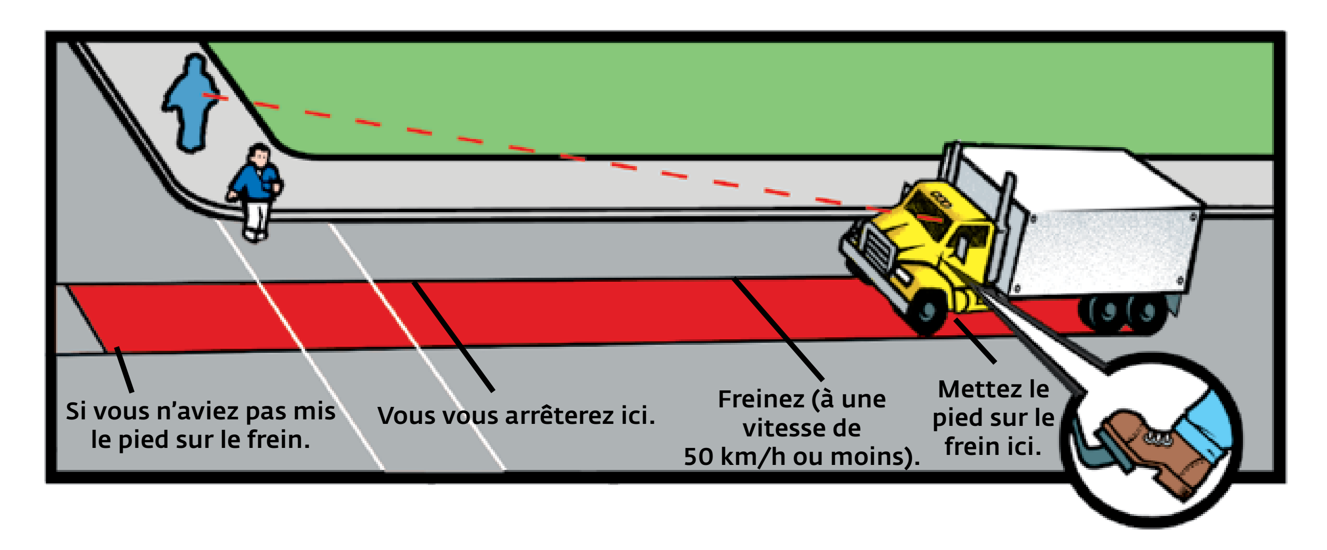
La distance de freinage dans la zone dangereuse variera selon le poids du véhicule, ainsi que de l'état des freins et de la surface de la chaussée.

Exemple : Les camions sont environ à deux longueurs et demie de voiture du passage pour piétons lorsque leurs conducteurs voient le piéton. Dans des conditions idéales, le conducteur qui roule à 30 km/h réussira peut-être à s'arrêter juste à temps. Cependant, même dans des conditions idéales, le conducteur d'un camion qui roule à 50 km/h ne pourra pas s'arrêter à temps.



Diminution de la zone dangereuse

Réduire la vitesse diminue la zone dangereuse. La zone dangereuse peut également être diminuée si le conducteur prend l'habitude de mettre le pied sur le frein chaque fois qu'il repère un danger possible.



Dans le schéma ci-dessus, le conducteur a réduit son temps de réaction en retirant son pied de l'accélérateur et en le posant légèrement sur le frein au moment où il aperçoit le piéton. Sa vitesse a progressivement diminué parce qu'il a retiré son pied de l'accélérateur. Par conséquent, il a de meilleures chances de s'arrêter avant le passage pour piétons plutôt qu'au milieu de l'intersection.

N'oubliez pas qu'il est plus facile de ne pas se placer dans une situation difficile que de s'en sortir.

Rapport vitesse-poids-distance d'arrêt

La distance requise pour arrêter un véhicule est fonction de sa vitesse et de son poids, ainsi que de l'énergie, de la chaleur et du frottement. La puissance de freinage nécessaire pour arrêter un véhicule varie en rapport direct avec son poids et sa vitesse. Par exemple, si le poids du véhicule est multiplié par deux, il faut une force de freinage multipliée par deux pour arrêter le véhicule dans la même distance. Si la vitesse est multipliée par deux, il faut une puissance de freinage multipliée par quatre pour arrêter le véhicule. Si le poids et la vitesse sont multipliés par deux, la force de freinage doit être multipliée par huit pour arrêter le véhicule.

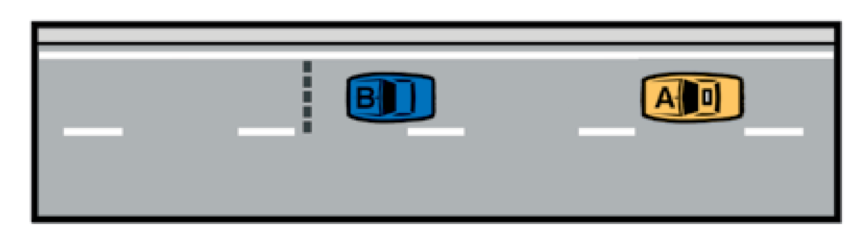
Par exemple, il faut 30 mètres pour arrêter un véhicule transportant une charge de 14 000 kilogrammes à une vitesse de 16 km/h en appliquant les freins normalement. Si le même véhicule transportait 28 000 kilogrammes à une vitesse de 32 km/h, il faudrait multiplier la force de freinage par huit pour arrêter le véhicule dans les 30 mètres, soit une force de freinage qui dépasse la capacité des freins.

Calcul de l'espace à conserver

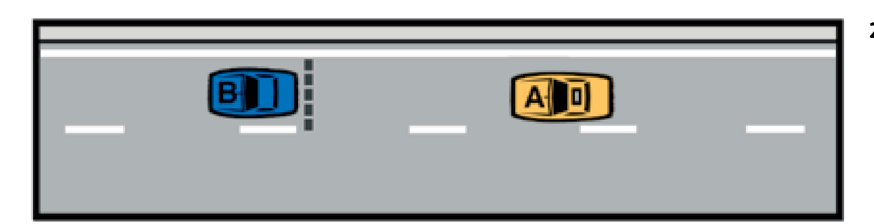
Règle des « quatre secondes » pour les conducteurs de taxis, d'ambulances ou de fourgonnettes

Servez-vous de la règle des « quatre secondes » pour être certain de garder une distance suffisante. En demeurant à quatre secondes d'intervalle du véhicule qui vous précède, vous serez toujours à la bonne distance, quelle que soit la vitesse à laquelle vous roulez.

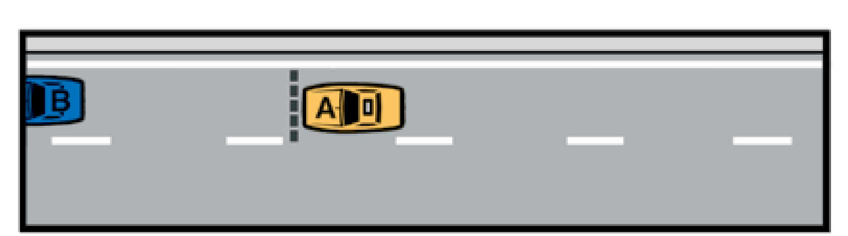
Comment utiliser la règle des « quatre secondes ».



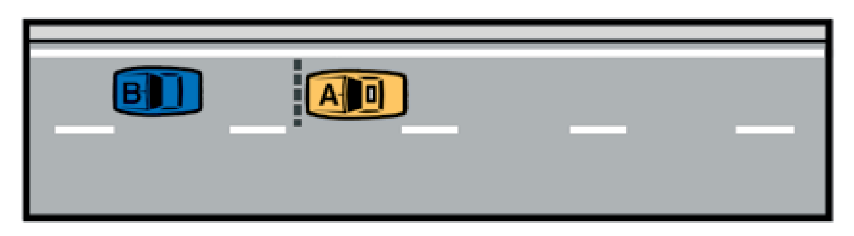
1. Pour établir la distance de quatre secondes, surveillez le véhicule B devant vous et, au moment où celui-ci passe un point de repère (viaduc, panneau ou marque sur la chaussée), commencez à compter.



2. Au moment où l'arrière du véhicule B passe le repère, commencez à décompter les secondes en disant : « une seconde, deux secondes, trois secondes, quatre secondes ». Quatre secondes se sont écoulées.



3. Si vous atteignez le repère après la fin du décompte, vous maintenez une distance adéquate dans des conditions de conduite idéales.



4. Si, en revanche, vous atteignez le repère avant la fin du décompte, vous suivez le véhicule de trop près. Ralentissez, fixez-vous un autre repère et recommencez à compter.



Espace à conserver pour les conducteurs d'autobus, de camions ou de camions attelés à des remorques

Arrondissez au mètre près la longueur de votre véhicule et divisez-la par trois pour obtenir le nombre de secondes à décompter. Le décompte ne doit jamais être inférieur à quatre secondes, même si vous arrivez à un nombre inférieur à quatre en suivant le calcul ci-dessus.

Exemple : Si la longueur du camion et de la remorque est de 14,4 mètres, arrondissez à 15 mètres.

15 ÷ 3 = décompte de 5 secondes

Lorsque l'état de la route change à cause de la pluie, de la neige ou du verglas, augmentez le décompte en fonction des conditions modifiées.

Une courte observation de la façon dont le conducteur du véhicule qui vous précède conduit peut vous donner une idée de ce à quoi vous pouvez vous attendre. S'il s'agit d'un talonneur, vous pouvez vous attendre à des freinages fréquents et soudains. Ne tenez jamais pour acquis que le conducteur devant vous sait ce qu'il fait.

Le bon conducteur conserve une distance prudente et peut se permettre de freiner plus légèrement et sur une plus longue distance pour s'arrêter. Ainsi, le conducteur qui le suit a amplement le temps de s'apercevoir que la vitesse diminue.

Les ensembles de véhicules composés d'un tracteur et d'une semi-remorque nécessitent une plus longue distance d'arrêt que la plupart des autres véhicules, en raison de leur poids.

Le réglage des freins, l'état et la pression des pneus, ainsi que l'équilibre de la charge et le poids, sont des facteurs essentiels pour s'arrêter en toute sécurité.

Vitesse de la circulation

La vitesse à laquelle les véhicules circulent devrait être fonction de l'état des routes et de la fluidité de la circulation. Cependant, le conducteur doit aussi s'efforcer de se maintenir à la vitesse des véhicules qui l'entourent (vitesse de circulation), tout en respectant les limites de vitesse affichées.

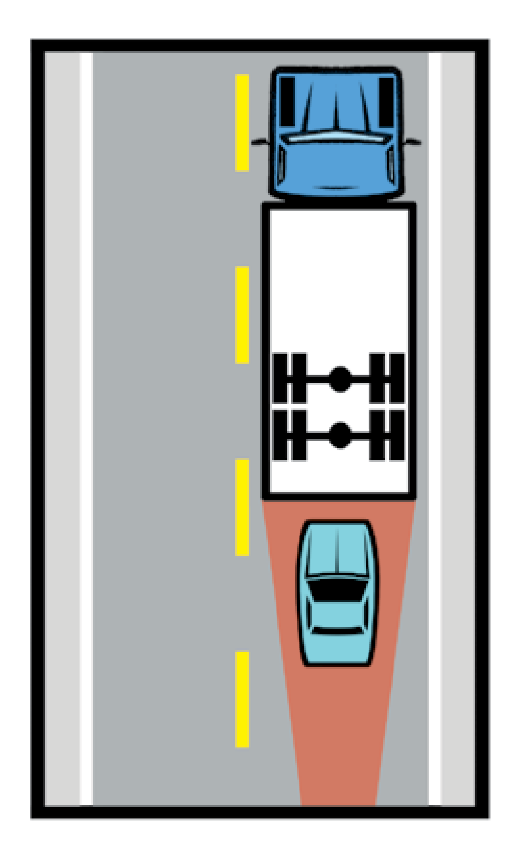
Le conducteur qui roule à une vitesse supérieure à celle de la circulation augmente ses chances d'être impliqué dans un accident, du fait qu'il ne conserve pas une distance prudente par rapport aux véhicules qui le précèdent, se laissant ainsi peu d'espace en cas de freinage soudain. Il lui faudra aussi changer plus souvent de voie afin de se faufiler entre les véhicules plus lents, et il devra prendre de plus en plus de décisions à mesure qu'il crée des situations problématiques, ce qui augmente le risque de prendre une mauvaise décision. De plus, se faufiler dans la circulation tout en conduisant plus vite peut entraîner de la fatigue mentale.

Rouler à une vitesse prudente et constante vous permet d'épargner de l'argent, tout en protégeant l'environnement par une consommation d'essence réduite.

En revanche, le conducteur qui roule plus lentement que le flux de la circulation peut aussi augmenter les risques de collision par derrière ou par les côtés. Les autres conducteurs peuvent s'impatienter et le suivre de trop près, ou tenter de le dépasser dans des situations où cela est dangereux. Ils peuvent lui faire une queue de poisson après l'avoir dépassé, laissant au conducteur plus lent peu ou pas d'espace pour un freinage rapide.

Talonneurs

Les conducteurs de véhicules lourds, tels que les autobus, les camions et les remorques tractées, doivent se fier à des rétroviseurs extérieurs pour voir derrière eux. Le véhicule qui talonne est souvent dans l'angle mort, juste derrière le véhicule lourd, et peut donc ne pas être vu.



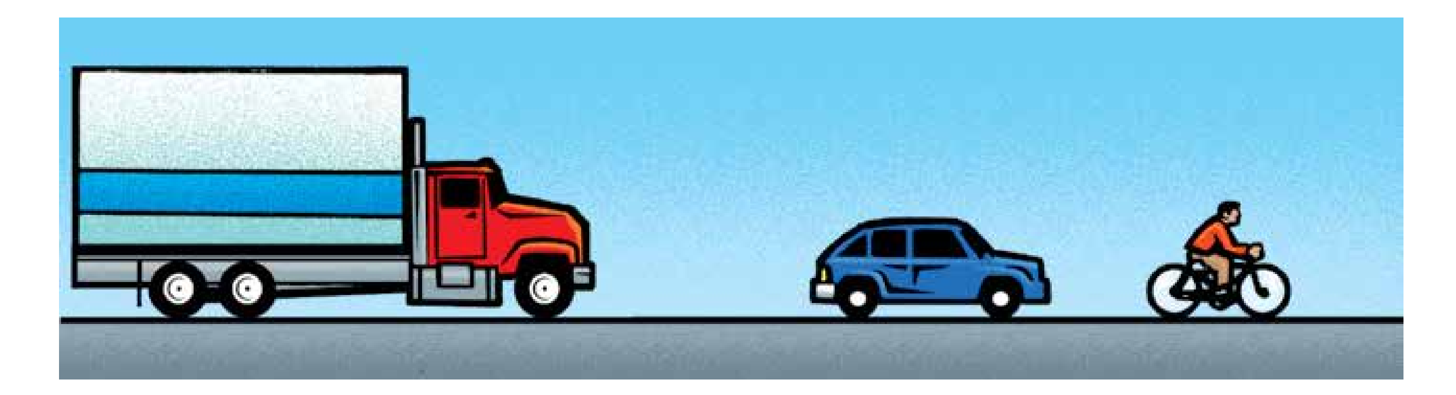
Celui qui talonne est en général un conducteur qui manque autant de patience que de prévoyance. Ce manque de patience peut avoir été provoqué par la vitesse et le comportement d'un autre conducteur. En surveillant les véhicules qui le suivent dans son rétroviseur, le conducteur d'un véhicule lourd peut se protéger en permettant au véhicule qui le talonne de le dépasser. Il sera plus facile à surveiller quand il est devant, que derrière.

Il ne sera pas toujours possible d'éviter une collision par derrière avec un conducteur aussi irresponsable. Cependant, si vous vous arrêtez progressivement, le choc sera considérablement moins violent.

Il est interdit aux véhicules de service public, aux camions, aux autobus et aux véhicules automobiles qui remorquent une pièce d'équipement sur une route à l'extérieur d'une zone où la vitesse est limitée de se suivre à moins de 90 mètres de distance.

En abordant une côte où se trouve une voie spéciale de dépassement, le conducteur d'un véhicule roulant plus lentement que la normale doit utiliser la voie de droite. S'il n'y a pas de voie spécialement prévue, le conducteur du véhicule lent doit laisser passer la file qui s'est formée derrière lui à la première occasion qui lui semble prudente.

Le conducteur d'expérience se fixe un rythme compatible avec l'état des routes et le débit de la circulation. Il conserve une distance prudente devant et derrière son véhicule, se garde assez d'espace de manœuvre tout autour de celui-ci, fait en sorte d'avoir assez de temps pour évaluer ce qui se passe autour de lui et ne cesse de se préparer une voie de sortie au cas où les zones dangereuses venaient à être occupées.



Véhicules lents

Le conducteur d'un véhicule autonome, de véhicules attelés ou de machinerie peut afficher une enseigne « Véhicule lent » pour indiquer qu'il roule à une vitesse de 40 km/h ou moins.



Freinage

Pour arrêter un véhicule sur un terrain plat, il suffit en général de freiner une fois. La force de freinage à exercer dépend de la vitesse, du poids et de l'urgence.

Lorsque la vitesse du véhicule a suffisamment diminué, le conducteur relâche doucement le frein pour en arriver à un arrêt progressif. Le conducteur professionnel peut améliorer ses arrêts en s'exerçant à relâcher le frein de façon à éviter une secousse au moment de l'arrêt. De plus, si vous :

- regardez la route devant vous pour prévoir les arrêts;
- conservez une distance prudente par rapport aux autres véhicules;
- réglez votre vitesse selon votre visibilité;

vous êtes assuré de vous arrêter en douceur à chaque fois.

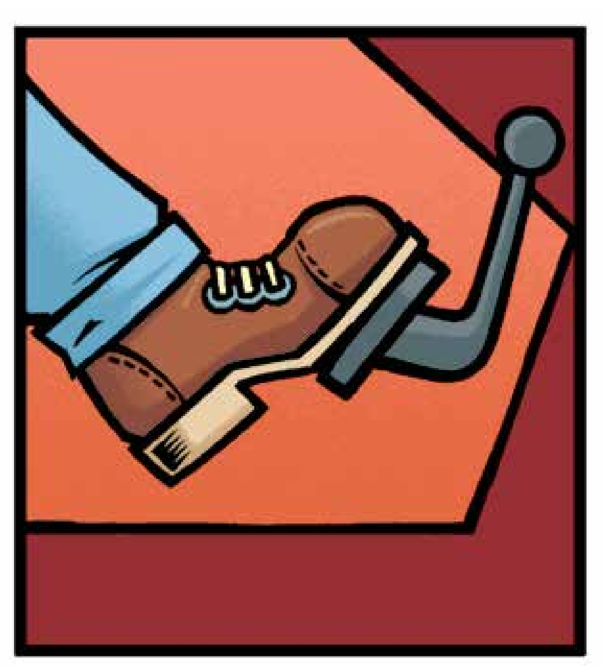
C'est en fonction de ces mesures de prévoyance que la plupart des passagers jugent la compétence d'un conducteur.

Pour arrêter un véhicule qui n'est pas équipé de freins antiblocage sur une route verglacée, le conducteur devra relâcher le frein légèrement ou appuyer dessus légèrement plusieurs fois pour empêcher les roues de bloquer. Une roue tournant lentement sur une surface glacée sera plus efficace qu'une roue bloquée qui dérape.

Les conducteurs qui doivent descendre une pente raide avec un véhicule chargé devraient se mettre en plus petite vitesse avant la descente. Ceci permettra au véhicule de rouler à la vitesse de contrôle, soit la vitesse à laquelle le véhicule descendra la pente sans dépasser le nombre maximal de tours/minute fixé par le régulateur. Pour ce faire, il faut choisir la vitesse la mieux adaptée à l'état de la route et au moteur du véhicule. Les vitesses doivent être enclenchées avant d'amorcer la descente, puisque le véhicule est censé ralentir pour permettre de rétrograder. Ceci ne serait pas le cas si le conducteur tentait de changer de vitesses dans une pente raide.

Pour descendre une pente, le conducteur contrôle la vitesse de son véhicule en « freinant par à-coups ». Autrement dit, freiner par intervalles pour réduire la vitesse du véhicule, puis relâcher les freins. Cette façon de freiner devrait réduire la vitesse du véhicule de 8 km/h en trois secondes. On peut se souvenir de cette façon de faire sous le nom de règle du « 8 en 3 ». Le conducteur ne devrait pas permettre à la vitesse du véhicule de dépasser de 8 km/h la vitesse de contrôle avant de commencer à freiner par à-coups. Ceci évitera également l'échauffement des freins. Si les freins s'échauffaient, les tambours du frein s'élargiraient, entraînant ainsi une perte d'efficacité des freins ou une perte totale de la puissance de freinage. Les arrêts dans les pentes légères se font de la même façon que sur terrain plat.

Le conducteur doit s'arrêter et vérifier ses freins lorsqu'un panneau l'indique. Dans certaines provinces canadiennes et certains États américains, les conducteurs qui ne respectent pas cette consigne sont passibles d'une amende. Cette vérification doit être inscrite dans le carnet de route.



Système de freinage antiblocage (ABS)

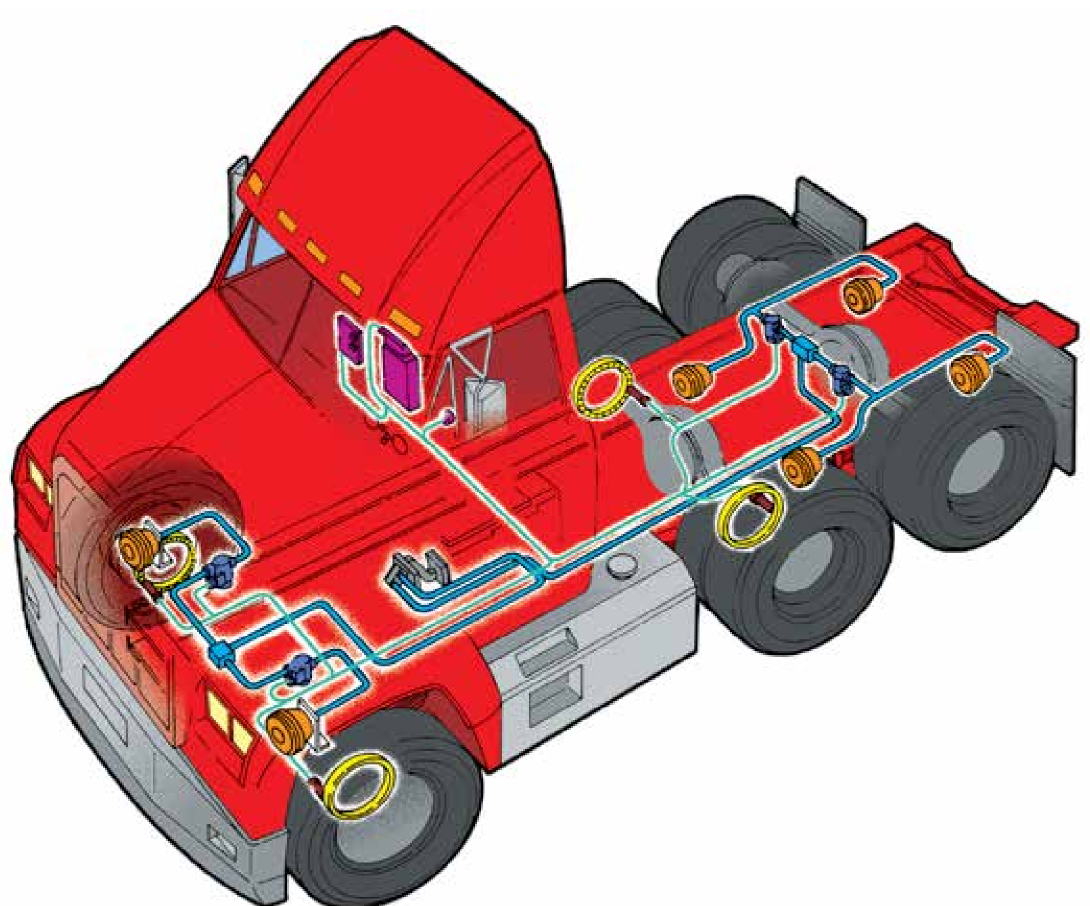
Il s'agit d'un système électronique qui surveille et contrôle la vitesse des roues pendant le freinage. Le système contrôle la vitesse des roues en tout temps. Aussitôt qu'il détecte le blocage d'une roue pendant une manœuvre de freinage, le système relâche la pression exercée sur le frein de cette roue seulement. Ceci empêche la roue de patiner et augmente la stabilité et la maîtrise du véhicule, même dans les conditions les plus défavorables, comme le freinage sur des routes mouillées ou verglacées, ainsi que dans les virages et pendant les changements de voie. Le conducteur d'un véhicule équipé du freinage ABS n'a qu'à freiner normalement pour s'arrêter à temps. Lorsque le système ABS se met en marche, il ne faut pas relâcher la pression appliquée sur la pédale du frein. Il faut aussi éviter d'appuyer sur la pédale à plusieurs reprises, car le système serre et desserre les freins jusqu'à cinq fois la seconde, soit beaucoup plus rapidement que le conducteur ne pourrait le faire. Si le véhicule est muni d'un ralentisseur sur moteur et que la chaussée devient glissante, le système ABS détectera automatiquement le blocage des roues et désactivera le ralentisseur jusqu'à regain d'adhérence, puis le réactivera.

Pour des renseignements spécifiques s'appliquant à votre véhicule, veuillez vous reporter au manuel d'utilisation de celui-ci.

Freinage combiné

Dans les ensembles de véhicules (comme un camion tracteur et une remorque, ou un tracteur et une semi-remorque) équipés de freins à air comprimé, les freins de la remorque et ceux du tracteur sont actionnés en même temps à l'aide d'une pédale de contrôle. Ce système de freinage est souvent connu sous le nom de « freinage équilibré ». La force de freinage exercée sur la remorque est égale à celle exercée sur le tracteur. Il est possible d'utiliser les freins de la remorque indépendamment des freins du tracteur au moyen de la soupape manuelle de contrôle. Si le conducteur le désire, il peut augmenter la puissance de freinage de la remorque grâce à la soupape manuelle tout en utilisant la pédale de freinage. Les remorques équipées de freins électriques ou de freins à dépression fonctionnent de la même façon.

Il faut prêter une attention particulière au freinage dans les virages ou sur une chaussée humide ou verglacée. Un freinage excessif risque de provoquer une mise en portefeuille (voir définition à la page 59) ou un dérapage.



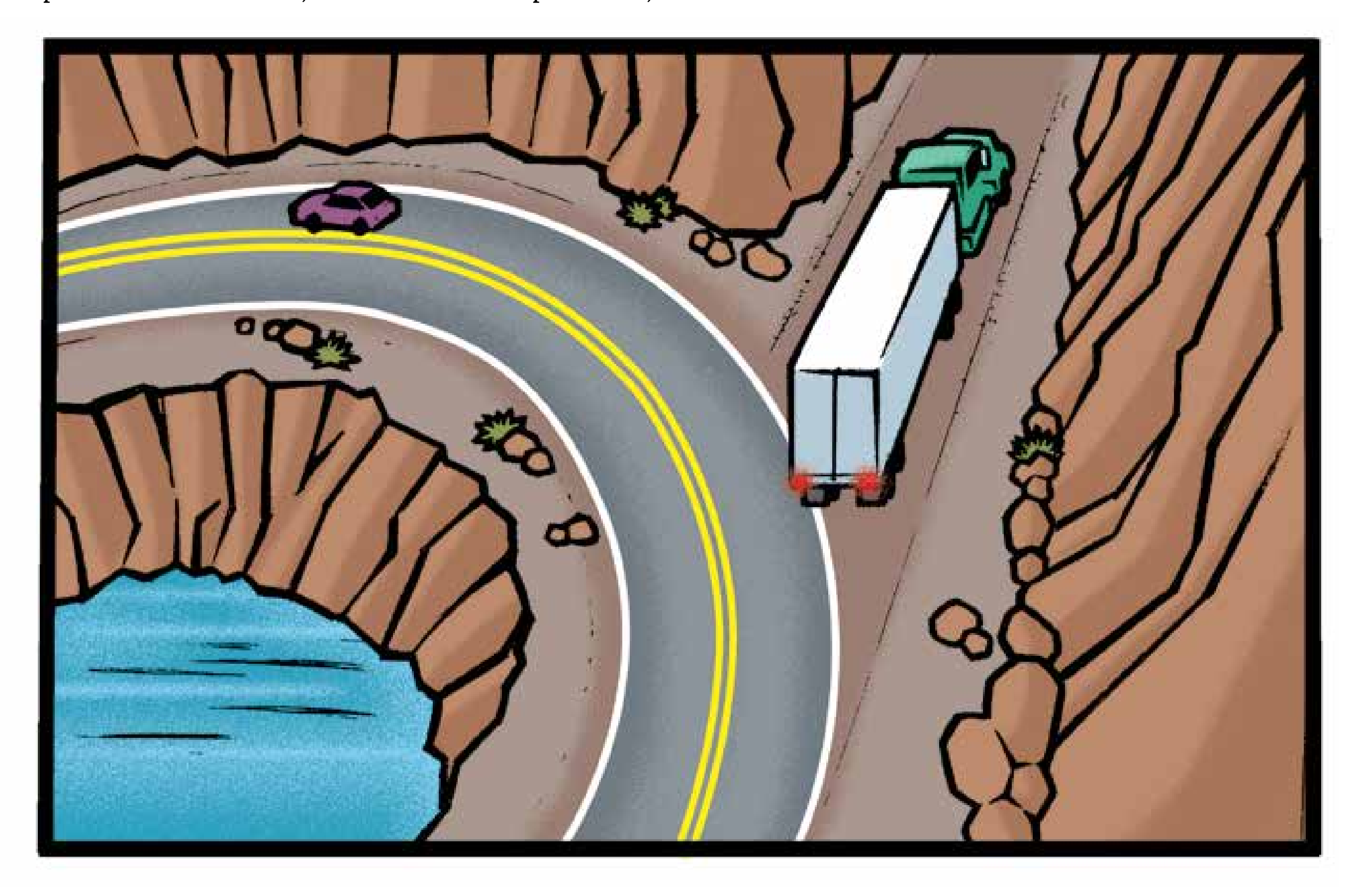
Voies de détresse

Il existe des voies de détresse dans les régions montagneuses. Ces voies servent de zones de secours et ont pour but d'immobiliser les camions dont les freins ont fait défaut pendant la descente d'une pente très raide. Ces voies sont recouvertes de matériaux meubles, tels que le gravier, les cendres et les copeaux de bois, et ont pour seul but d'arrêter les camions en détresse. Lorsqu'un véhicule hors de contrôle entre dans une de ces voies, les matériaux meubles auront un effet de traînée sur le véhicule et ralentiront son élan. Les voies sont placées à des endroits stratégiques afin que les conducteurs puissent en faire usage et s'arrêter sans mettre leur sécurité ou celles des autres conducteurs en danger.

Le conducteur qui veut entrer dans une voie de détresse doit enlever son pied de l'accélérateur, bien tenir le volant et s'engager tout droit dans la voie. Suivre ces étapes simples permettra de maintenir le camion d'aplomb et d'éviter une mise en portefeuille ou un chavirement.

Il est important de savoir quand utiliser une voie de détresse. Si le conducteur descend une pente raide, il peut se rendre compte que ses freins commencent à perdre de leur efficacité, voire à défaillir complètement, en observant la quantité de pression d'air utilisée pendant le freinage par à-coups. Pendant la descente d'une longue pente au cours de laquelle le conducteur freine par à-coups, les freins seront serrés et relâchés à plusieurs reprises. Si la pression d'air du véhicule se situe habituellement à 9 lb/po² lors d'un serrage complet du frein et que cette pression augmente à chaque compression du frein pendant la descente d'une pente raide, **il y a un problème**. Par exemple, la pression d'air exercée pourrait augmenter à chaque utilisation du frein de 9 à 15 lb/po², de 15 à 20 lb/po² et de 30 à 55 lb/po², avant que les freins ne tombent en défaillance. Beaucoup de conducteurs hésitent lorsqu'ils se rendent compte de la perte de puissance des freins et croient pouvoir se rendre au bas de la côte sans danger. **Il n'en est pas toujours ainsi**, toutefois, et le conducteur doit prendre des mesures immédiates aussitôt qu'il décèle un problème. S'il néglige de le faire, la vitesse du véhicule ne cessera d'augmenter et, une fois arrivée en bas de la côte, il aura atteint sa vitesse maximale et n'aura plus de freins.

Ces situations exigent que le conducteur prenne des décisions rapides et réagisse sans tarder. S'il a des doutes, le conducteur peut s'arrêter à un endroit sûr et inspecter le système de freinage de son véhicule.



Ralentisseurs

Certains véhicules sont équipés de ralentisseurs sur moteur qui aident à ralentir et à freiner le véhicule. Il en existe plusieurs types : ralentisseurs sur échappement, et ralentisseurs hydrodynamiques et électromagnétiques.

Il est conseillé d'utiliser des ralentisseurs sur moteur en plus de freiner par à-coups. Ceci permettra de maintenir le véhicule à la vitesse de contrôle et les tours-minute du moteur en-dessous du nombre fixé par le régulateur. Si la vitesse du véhicule fait augmenter le nombre de tours-minute au-delà de la limite fixée par le régulateur, le moteur pourrait en être endommagé. Le conducteur professionnel contrôle la vitesse de son véhicule de manière à pouvoir s'arrêter en tout temps. Il peut s'avérer nécessaire d'arrêter le véhicule en cours de descente pour éviter un accident ou en cas d'urgence.

Tous les ralentisseurs peuvent être actionnés ou désactionnés par le conducteur, et certains sont réglables. Les ralentisseurs sur moteur produisent un peu plus de bruit, donc les conducteurs de véhicules qui en sont équipés doivent éviter de les utiliser sans motif valable en ville et dans les zones résidentielles. Le choix des vitesses est important, car les ralentisseurs fonctionnent le mieux à régime élevé. Il faut enclencher une vitesse avant d'aborder la pente, plutôt que de tenter de changer de vitesse pendant la descente. Si le conducteur manque une vitesse et n'arrive pas à la trouver, il ne disposera que des freins pour contrôler la vitesse du véhicule et ceux-ci pourraient tomber en défaillance. Le conducteur d'un véhicule équipé d'un ralentisseur sur moteur doit connaître les recommandations du fabricant quant à son utilisation, quels que soient l'état de la route ou les conditions météorologiques.

Remarque : l'utilisation de ralentisseurs sur moteur est interdite pendant l'épreuve pratique de conduite.

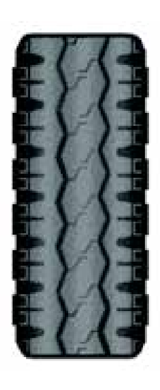
Vérification des pneus, des roues et des pièces d'attache

La capacité du conducteur de maîtriser son véhicule est fonction du degré de frottement entre les pneus et la surface de la chaussée. Il est interdit de rouler avec des pneus lisses ou endommagés, car ceci pourrait avoir des conséquences négatives sur la conduite du véhicule.

Avant d'entreprendre un voyage, le conducteur doit inspecter les pneus pour s'assurer qu'il n'y a pas de coupures, de signes d'abrasion et de hernies, et vérifier la bande de roulement et la pression des pneus (seule l'utilisation d'un manomètre permet de déterminer si la pression est adéquate).

Lors de l'inspection des pneus d'un autobus, d'un camion, d'un tracteur dont le poids nominal brut est de 4 500 kilogrammes ou plus, il faut s'assurer que la profondeur de sculpture des pneus avant n'est pas inférieure à 3,2 millimètres et que celle des pneus arrière n'est pas inférieure à 1,6 millimètre. Dans le cas des véhicules dont le poids total en charge inscrit est de 4 499 kilogrammes ou moins, la profondeur de sculpture de tous les pneus ne doit pas être inférieure à 1,6 millimètre. L'usure de la bande de roulement doit être égale sur toute la circonférence du pneu et elle doit être vérifiée à trois endroits sur le pneu.

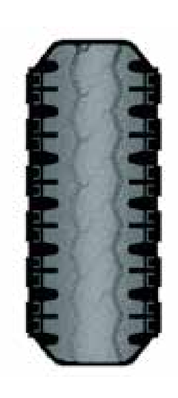




1. **Usure normale**
   On aperçoit les indicateurs d’usure entre deux rainures voisines ou plus. Il faut remplacer le pneu dès que les indicateurs d’usure apparaissent.



2. **Pression insuffisante**
   Le pneu s’use d’abord à l’extérieur. Les bords lisses risquent de provoquer des dérapages dans les virages si la chaussée est humide. Il faut remplacer ce pneu.



3. **Pression excessive**
   Le pneu s’use d’abord au centre. Ce pneu est dangereusement usé et doit être remplacé.

Il est interdit de rouler avec des pneus avant rechapés. Il faut vérifier les flancs de chaque pneu pour s’assurer qu’ils sont sans coupures, fissures ou hernies. Il faut aussi s’assurer que les pneus ne sont pas mal appariés : pneu radial avec pneu non radial ou pneus de différentes dimensions sur le même essieu.

La pression des pneus affecte considérablement la rapidité de leur usure et le contrôle de la direction du véhicule. Un pneu trop gonflé s’use plus vite au centre de la bande de roulement et a moins d'adhérence, en raison du fait que seulement une partie de la bande entre en contact avec la route.

Un pneu insuffisamment gonflé entraîne une usure plus rapide des bords extérieurs de la bande de roulement. Sur une route mouillée, un pneu insuffisamment gonflé ne chasse pas aussi bien l’eau sous la bande de roulement que le ferait un pneu adéquatement gonflé, et il est plus probable qu’une couche d’eau se forme sous le pneu. On parle alors d’aquaplanage, dont il sera question plus loin dans cette section. L'adhérence entre le pneu et la route est alors considérablement réduite, comme la capacité de contrôle de la direction du véhicule.

La rotation des pneus soumis à une charge entraîne la pliure de l’enveloppe du pneu. Cette pliure provoque un frottement interne qui produit de la chaleur. Les pneus diffusent la chaleur dans l’atmosphère. Si la taille des pneus correspond au poids de la charge à transporter et que les pneus sont gonflés correctement au début du voyage, l’échauffement cumulatif interne atteindra un équilibre thermique pour lequel le pneu est conçu.
Il y aura un équilibre entre la vitesse de refroidissement et la vitesse d’échauffement.

Si le pneu est insuffisamment gonflé, surchargé ou soumis à une vitesse excessive, sa capacité de pliure augmentera. Il en résultera une vitesse d’échauffement qui dépassera la vitesse de refroidissement, et le pneu surchauffera. À mesure que la chaleur s’accumule, la pression interne du pneu augmentera à des niveaux supérieurs à ceux pour lesquels il a été conçu.

Si le pneu est gonflé correctement lorsqu’il est froid, un échauffement normal fera augmenter la pression interne et réduira la capacité de pliure des parois, empêchant un échauffement trop élevé. Si le conducteur réduit la pression lorsque le pneu est chaud, il détruira l’équilibre thermique et le pneu s’échauffera davantage. Ne diminuez jamais la pression d’un pneu chaud. Il faut la vérifier et la régler lorsque les pneus sont froids.

Ces renseignements ne sont fournis qu’à titre d’orientation. Pour obtenir les exigences spécifiques relatives aux pneus du véhicule que vous conduisez, veuillez consulter votre employeur ou le fabricant du véhicule.

Vérifiez les goujons des roues pour vous assurer qu’aucun d’entre eux n’est cassé, et vérifiez s’il y a des écrous desserrés ou manquants. Une roue qui se détache de l’essieu d’un véhicule en mouvement provoque une situation très dangereuse pouvant entraîner des blessures et même la mort.

Il existe deux types de défaillances de la roue :

1. La roue se détache du moyeu.
2. Tout le train de roues se détache du véhicule.

L’entretien inadéquat après l’installation d’un pneu constitue l’une des principales raisons pour lesquelles les roues se détachent des remorques et des camions. Après la pose d’un pneu, les écrous des goujons sont serrés contre la jante. À mesure que le véhicule roule, la jante se réchauffe et se dilate. Lorsque le véhicule s’arrête, la jante se refroidit et se contracte. À force de se reproduire, cette alternance entraîne un desserrage des écrous.



Après la réinstallation d’une jante, il est important de resserrer les écrous au couple de 210 à 260 lb-pi sur les roues coulées à cinq et six rayons munies de goujons de 3/4 po et de 450 à 500 lb-pi sur les roues à disque. Il faut aussi resserrer les écrous des goujons au couple après chaque entretien majeur du véhicule ou de la remorque.

Le conducteur n’aura pas l’occasion, pendant l’inspection préalable, de vérifier le couple des écrous avec précision. Si le conducteur détecte, à l’aide d’une clé, un écrou de goujon desserré, il doit se rendre à un centre de réparation et laisser un mécanicien qualifié inspecter le véhicule.

Pendant le serrage au couple d’un écrou déjà serré, s’il faut plus de 2/3 d’un tour avec une clé dynamométrique, ceci pourrait indiquer un problème plus sérieux au sein de l’ensemble de la roue. L’ensemble doit être démonté par un mécanicien qualifié afin de déterminer la cause du problème.

Les conducteurs peuvent vérifier les jantes et s’assurer qu’il n’y aucune trace de fissures, d’écrous desserrés, de glissement, etc. En cas de doute, le conducteur doit s’adresser à une personne qualifiée.

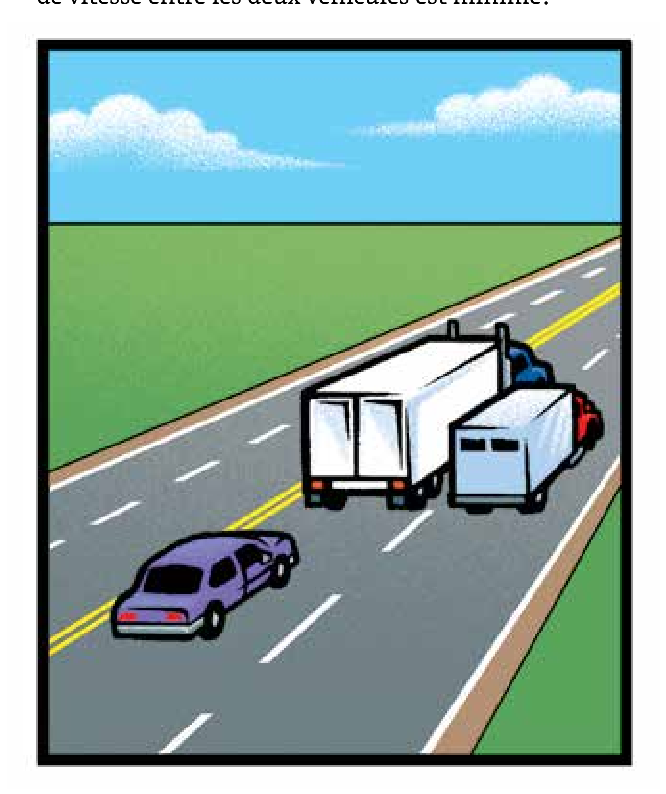
Lorsque l’ensemble entier tombe en défaillance, ceci est normalement attribuable à une détérioration des roulements. Il est difficile pour le conducteur de repérer une telle défaillance pendant une inspection préalable. Il y aura, cependant, des signes avant-coureurs, tels que des fuites provenant de l’ensemble des roulements et un surchauffement extrême des moyeux des roues. Le conducteur devrait veiller à ce que le véhicule se trouve dans un état impeccable en tout temps. Pendant le voyage, il devrait s’arrêter toutes les deux ou trois heures pour vérifier l’état des roues (écrous desserrés, fuites, glissement de la jante).

Lorsqu’une roue ou un ensemble de roues se détache du véhicule, sa vitesse sera en fait supérieure à celle du véhicule. Ceci s’explique par le fait que le pneu n’aura plus de charge à supporter. Le poids moyen d’une roue de camion est de 181 kilogrammes. Un objet de 181 kilogrammes qui se déplace à une vitesse de 100 km/h pourrait causer beaucoup de dommages aux autres véhicules ou personnes s’il les heurtait. Si la roue s’immobilise sur la chaussée, d’autres véhicules pourraient se heurter contre elle.

Situations courantes sur la route

Dépasser

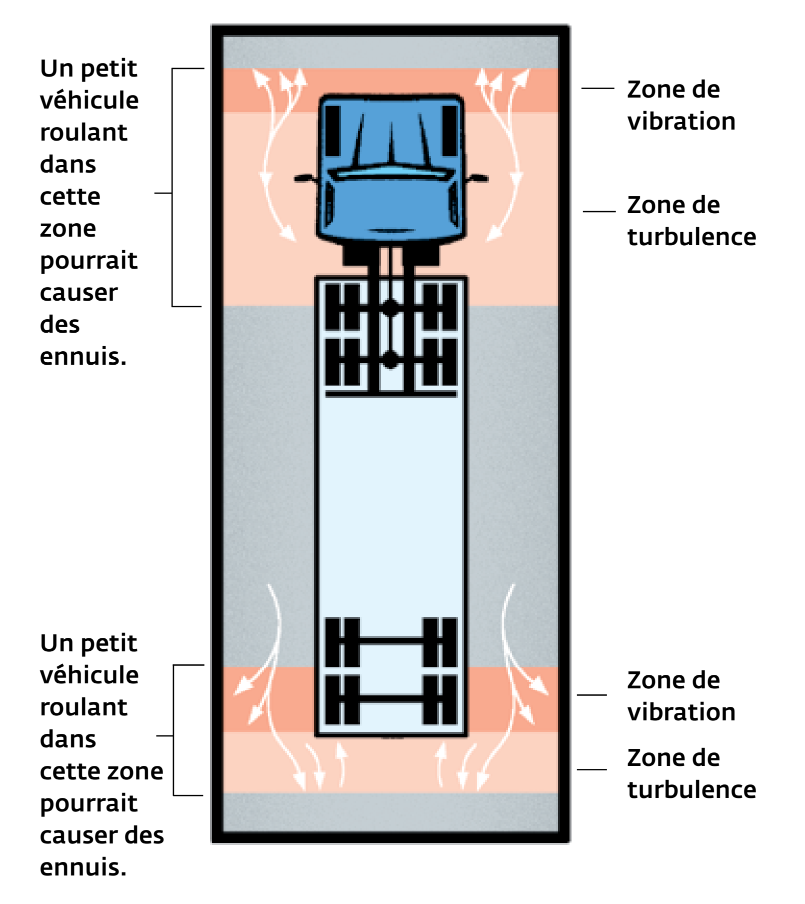
Un camion peut mettre beaucoup de temps pour dépasser un autre véhicule, et vice-versa, surtout si la différence de vitesse entre les deux véhicules est minime.



Lorsque vous dépassez un autre véhicule, prenez soin de ne pas occuper la voie réservée aux véhicules rapides plus longtemps que nécessaire, car cela pourrait forcer les véhicules qui vous suivent à réduire leur vitesse. Il pourrait alors se former une file de voitures derrière vous, ce qui peut être dangereux, particulièrement sur les autoroutes.

Les véhicules lourds ont un dispositif d'échappement plus bruyant que celui des automobiles. Leurs dimensions et leur bruit donnent souvent l'impression qu'ils circulent à des vitesses beaucoup plus élevées qu'ils ne le font en réalité. Lorsqu'il doit dépasser une automobile, le conducteur d'un véhicule lourd doit prendre soin de ne pas effrayer un automobiliste qui serait peu expérimenté ou nerveux.

Les véhicules lourds qui roulent à grande vitesse créent différents niveaux de turbulence (vent) qui peuvent être dangereux pour les véhicules de plus petite taille. Une voiture qui roule le long des réservoirs latéraux ou immédiatement derrière la remorque se trouve dans une zone de turbulence. Les conducteurs de véhicules lourds doivent surveiller les conducteurs imprévoyants qui pourraient se trouver dans ces zones, car ils peuvent être déportés, si la route est étroite, ou aspirés le long du véhicule.



Se faire dépasser

N'incitez pas les autres conducteurs à vous dépasser, car cela risquerait de les encourager à aller au-delà de leurs capacités. Cependant, lorsqu'un conducteur s'apprête à vous dépasser, aidez-le à le faire sans danger en ralentissant. Évitez de rouler à côté d'un autre véhicule pendant trop longtemps.

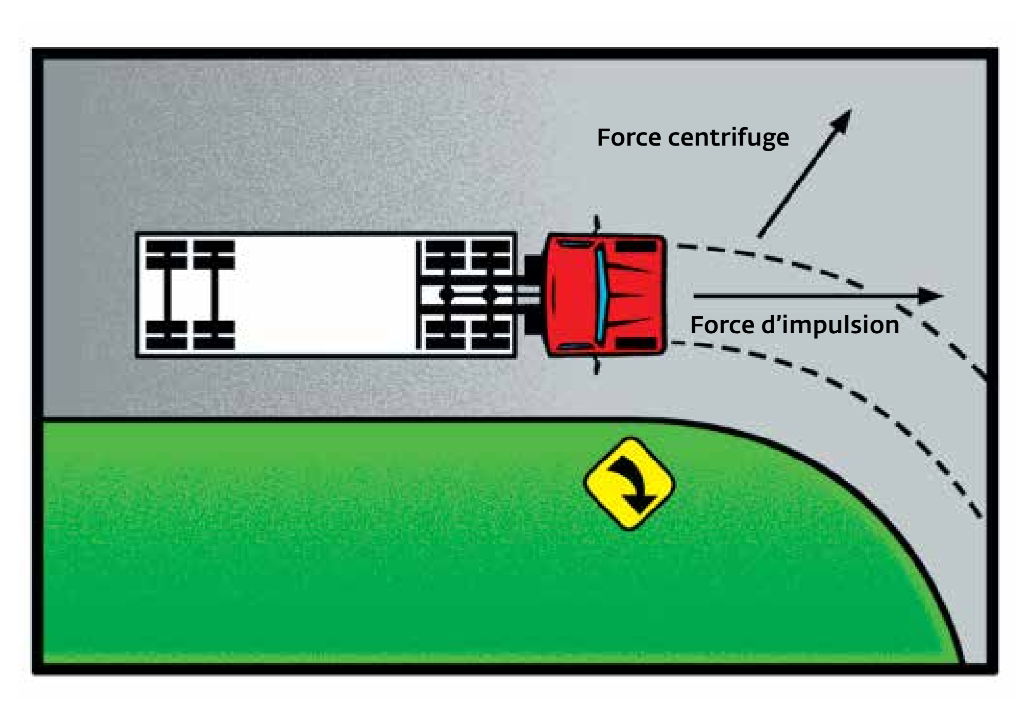
Changements de voie

Quel que soit le véhicule, il est important de s'assurer que le passage est libre avant de changer de voie. Les véhicules lourds ont aussi de grands angles morts qu'il faut vérifier avant de changer de voie. Les conducteurs de véhicules lourds doivent faire preuve d'une grande prudence lorsqu'il s'agit de changer de voie. La bonne méthode consiste à regarder dans les rétroviseurs pour voir si des véhicules circulent d'un côté ou de l'autre ou s'il y a des véhicules qui s'approchent rapidement et pourraient nuire au changement de voie. Une fois que le passage est libre, il faut activer le clignotant gauche ou droit, regarder une fois de plus dans les rétroviseurs et, le cas échéant, dans le rétroviseur convexe, et vérifier les angles morts en jetant un coup d'œil sur le côté de la cabine ou par-dessus son épaule, selon le véhicule. Si le passage est toujours libre, effectuez le changement de voie et laissez le clignotant en marche jusqu'à ce que le véhicule se trouve entièrement dans la nouvelle voie. Les conducteurs de gros véhicules, qui doivent se fier aux rétroviseurs pour voir derrière le véhicule, ne devraient pas faire des changements de plus d'une voie à la fois lorsqu'ils circulent sur des routes à plusieurs voies. Les conducteurs qui sont en mesure de vérifier la route derrière en regardant par-dessus l'épaule peuvent faire des changements de plus d'une voie à la fois sur une route à plusieurs voies, à condition d'activer les clignotants, d'effectuer les vérifications nécessaires et d'être certains de pouvoir le faire en sécurité. Il ne faut jamais changer de voie dans une intersection ou en franchissant une ligne continue.

Virages

Un véhicule qui roule en ligne droite produit ce qu'on appelle une force d'impulsion. Plus la vitesse est grande, plus la force est importante. Un véhicule qui prend un virage produit ce que l'on appelle une force centrifuge. Plus la vitesse à laquelle un objet franchit un virage est élevée, plus la force centrifuge est grande. Les deux forces (force d'impulsion et force centrifuge) entrent en conflit l'une avec l'autre, car la force centrifuge a tendance à éloigner le véhicule du centre du virage et à le maintenir sur sa ligne droite initiale. Lorsque vous freinez dans le virage, toutefois, une autre force entre en jeu qui réduit le contrôle de la direction de la voiture, ce qui entraîne une augmentation des effets de la force centrifuge. Vous risquez alors de faire un tonneau, de déraper ou de provoquer une mise en portefeuille. Le risque augmente en fonction de la taille, de la vitesse et du poids du véhicule.

Pour réduire les risques, ralentissez avant d'aborder le virage et, au besoin, accélérez progressivement dans le virage. Ceci vous permettra de mieux maîtriser la direction du véhicule pendant le virage.

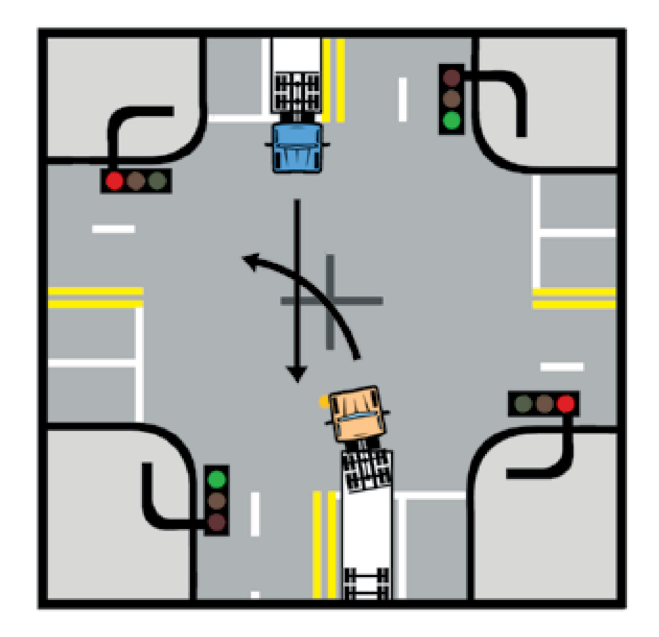


Intersections

Une intersection est un endroit où se croisent ou se rencontrent deux rues ou plus. C'est un endroit où un plus grand nombre d'accidents est susceptible de se produire qu'ailleurs. Il est donc essentiel que chaque conducteur connaisse les règles de priorité; le conducteur prévoyant ne compte donc pas sur les autres automobilistes pour les observer.

Afin d'éviter les accidents aux intersections, observez les règles pratiques suivantes :

- N'abordez jamais une intersection où la visibilité est limitée en roulant à une vitesse qui ne vous permet pas de vous arrêter en toute sécurité si nécessaire.
- Ne présumez pas avoir automatiquement la priorité, même si des signaux ou des feux de circulation l'indiquent. Regardez à gauche et à droite avant d'aborder toute intersection. Soyez sur vos gardes : attendez-vous à ce quelqu'un brûle le signal ou le feu.
- Repérez bien à l'avance les feux verts qui sont sur le point de changer, de façon à éviter de traverser l'intersection sur un feu jaune ou rouge. Vous pouvez surveiller, par exemple, les signaux lumineux pour piétons. Si le signal est rouge ou clignote, préparez-vous à ce que le feu vert change. Lorsque le feu vert s'allume, avant de vous engager, regardez à gauche, à droite et devant vous pour voir si personne ne passe à la dernière minute.
- Dirigez votre véhicule dans la bonne voie avant d'amorcer un virage à l'intersection et mettez votre clignotant afin d'avertir les autres automobilistes que vous allez tourner. Ralentissez progressivement avant de vous engager et n'effectuez le virage que lorsque tous les risques sont écartés.
- Ne comptez pas sur les autres conducteurs pour mettre leur clignotant et pour tourner correctement.



Les intersections sans signalisation, comme leur nom l'indique, ne sont pas protégées par des feux de circulation ou des panneaux. Lorsque deux véhicules s'approchent d'une telle intersection, ils doivent tous les deux ralentir. Le véhicule à gauche doit toujours céder la priorité au véhicule à droite. Le conducteur qui a la priorité doit néanmoins demeurer prudent et attentif afin d'éviter une collision.

Le conducteur d'un gros véhicule ne devrait pas profiter de la taille de son véhicule pour intimider les autres automobilistes et s'arroger la priorité. Les conducteurs de véhicules lourds devraient céder la priorité plutôt que de chercher à la prendre.

Les conducteurs doivent prêter toute leur attention à l'approche de chaque intersection, ruelle ou voie d'accès, et garder la maîtrise du véhicule en tout temps.

Marche arrière

Faire marche arrière avec un gros véhicule constitue l'une des compétences les plus difficiles et les plus importantes qu'un conducteur doit acquérir. Le conducteur est toujours responsable des accidents qui se produisent pendant qu'il fait marche arrière. La marche arrière devient dangereuse chaque fois que le conducteur néglige de s'assurer que la voie est libre. Il doit s'assurer que la voie est libre pendant toute la manœuvre.

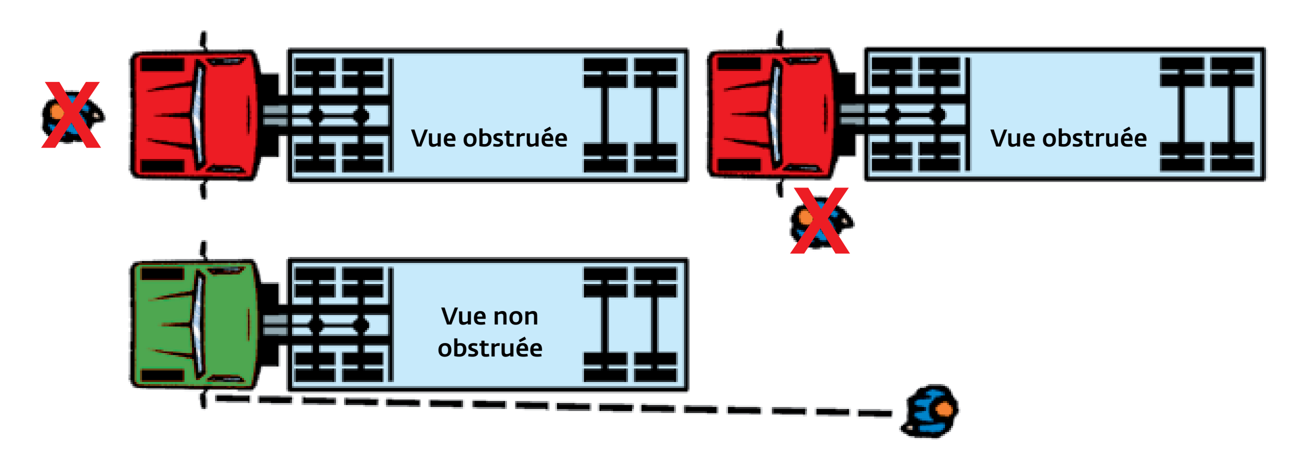
Les enquêtes sur les accidents survenus pendant des manœuvres de marche arrière ont démontré qu'ils ne s'étaient pas produits « accidentellement », mais qu'ils étaient plutôt le résultat d'un manque de vigilance de la part du conducteur.

Tous les conducteurs peuvent éviter les accidents pendant une marche arrière en suivant les règles suivantes :

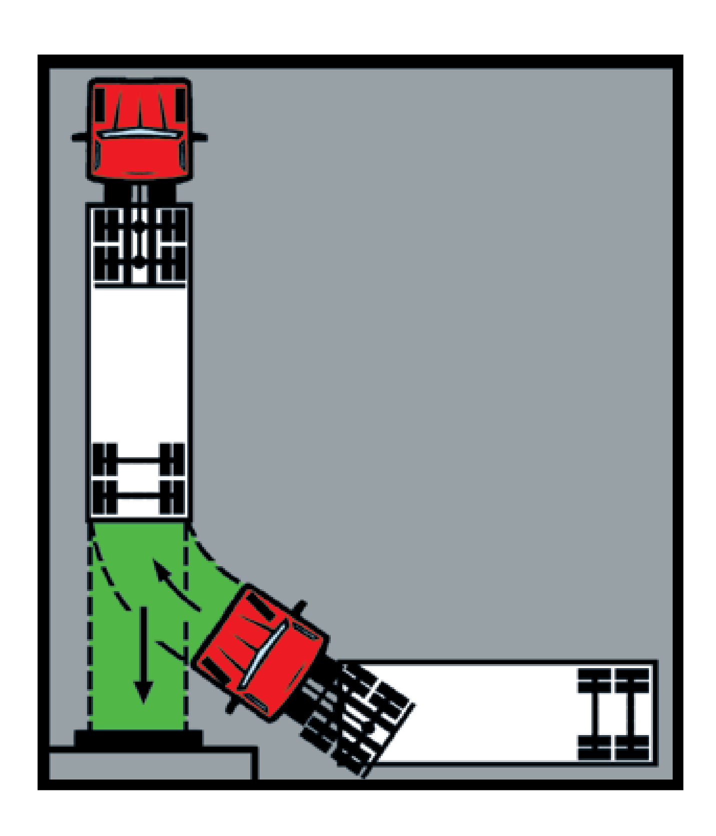
- Éviter toute marche arrière inutile : planifier à l'avance afin de réduire la longueur des marches arrière.
- Demander l'aide d'un guide aussi souvent que possible. Le guide doit se placer de façon à avoir une vue claire et continue du trajet que le véhicule fera en marche arrière, tout en restant dans le champ visuel du conducteur pendant toute la manœuvre.



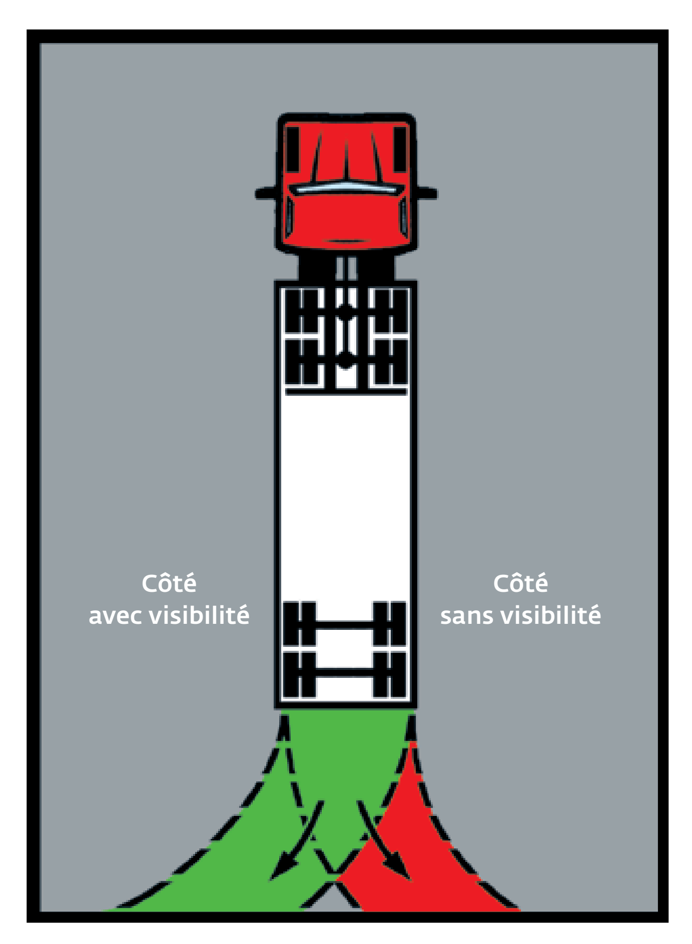
Le guide ne peut pas suivre la trajectoire du véhicule.



Le guide peut suivre la trajectoire du véhicule et demeure en contact visuel avec le conducteur.

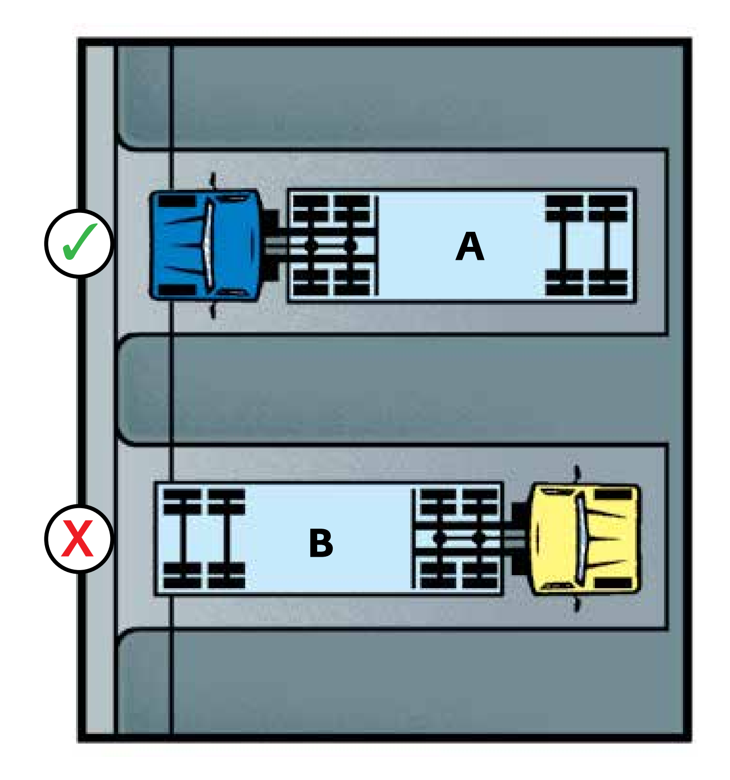


- Autant que possible, prévoir un angle d’approche de façon à voir l’endroit où le véhicule va reculer.

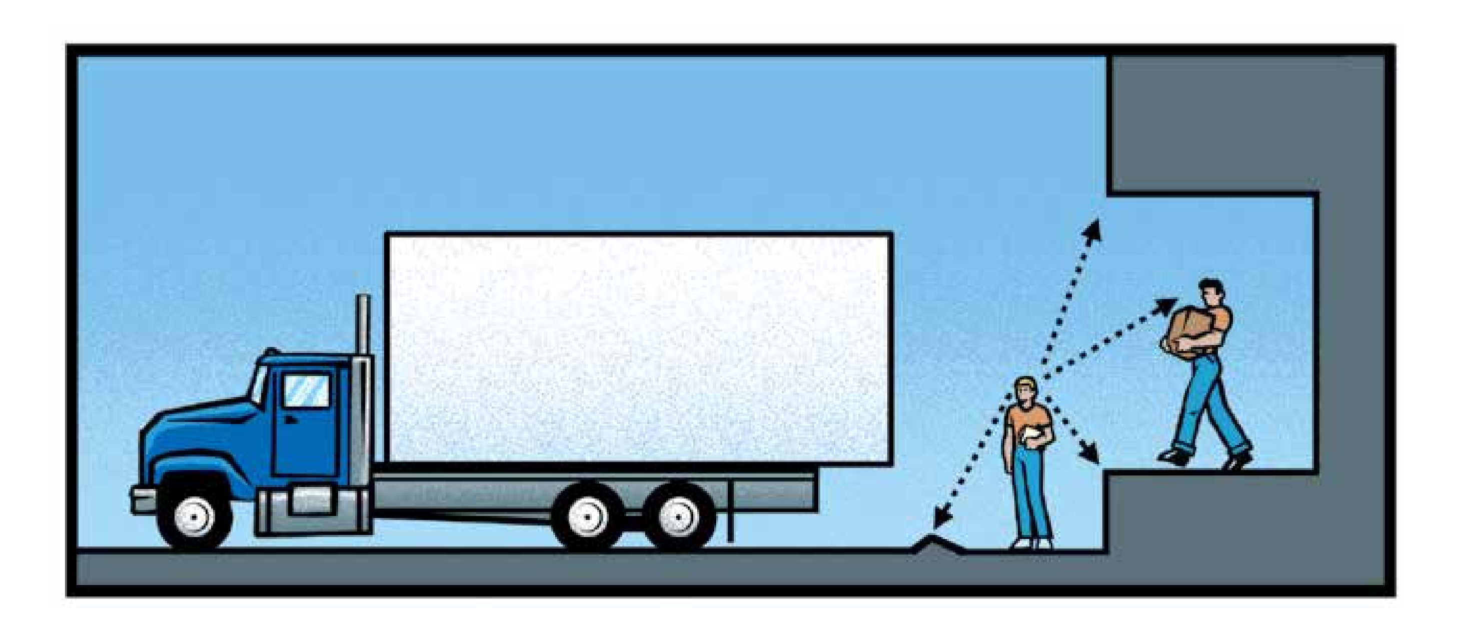


- Ne pas reculer le véhicule du côté sans visibilité quand il est possible de le reculer du côté avec visibilité.

- Ne reculer que pour sortir de la circulation et non pour y entrer. Le conducteur dans le schéma A s'est garé en marche arrière. Quand il quittera le passage, il n'aura aucune peine à voir les véhicules qui passent.
- Le conducteur dans le schéma B a choisi la solution facile pour quitter la circulation, mais maintenant il doit faire face au problème d'une marche arrière pour quitter l'endroit où il se trouve.
- En l'absence d'un guide, avant de reculer un véhicule l'endroit où il se trouve, le conducteur doit :
  - Descendre du véhicule et examiner les dangers éventuels dans la zone de marche arrière.
  - Vérifier les dimensions du passage et les obstacles au-dessus, au-dessous, sur les côtés, à l'arrière et à l'avant du véhicule.
  - Remonter dans la cabine, klaxonner et regarder dans les deux rétroviseurs en reculant très lentement.



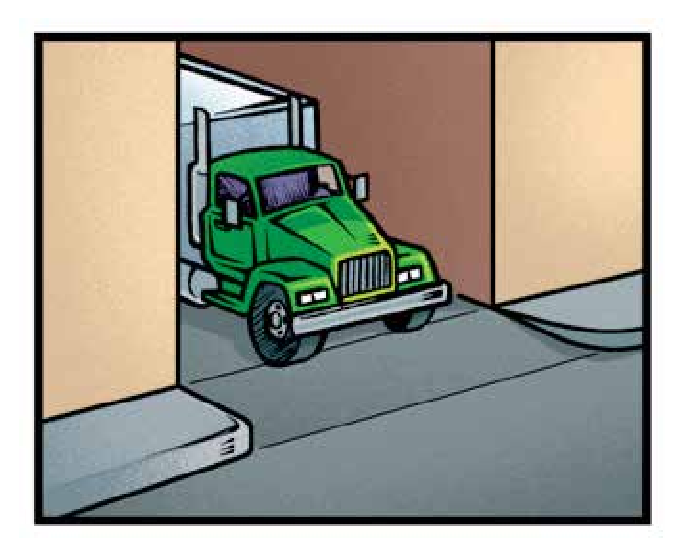
Il est conseillé de klaxonner à chaque longueur de véhicule parcourue en marche arrière. Si la marche arrière à effectuer est longue, s'arrêter de temps à autre pour revérifier en arrière, au-dessus, au-dessous, sur les côtés et devant. Il est moins dangereux de faire une série de courtes marches arrière qu'une seule longue manœuvre.



Terrains de stationnement, ruelles et rues transversales

Si vous passez d'un terrain de stationnement, d'une ruelle, d'un chemin privé ou d'une rue transversale à une rue, une route secondaire ou une route à grande circulation, vous devez vous arrêter avant le trottoir ou la zone tenant lieu de trottoir.

Après avoir cédé le passage aux piétons, avancez et arrêtez-vous juste avant la route, et vérifiez s'il y a des véhicules qui s'approchent. Après les avoir laissés passer et vous être assuré que la voie est libre, vous pouvez avancer.



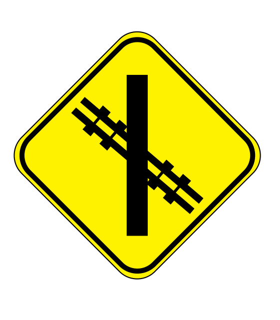
Véhicules non surveillés ou stationnés

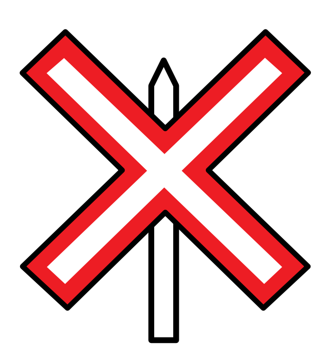
Avant de quitter un véhicule qu'il vient de stationner, le conducteur doit s'assurer que le véhicule va demeurer à l'endroit où il l'a stationné.

Il faut prendre les précautions suivantes pour s'assurer que le véhicule reste en place :

1. Mettre le frein de stationnement.
2. Couper le moteur et enclencher la vitesse suggérée dans le manuel d'utilisation du véhicule.
3. Si le véhicule est équipé d'un pont à deux vitesses, choisir le rapport inférieur.
4. Retirer la clé pour verrouiller le contact.
5. Si le véhicule est stationné dans une côte ou sur un plan incliné, il faut tourner les roues avant de façon à ce que le véhicule, s'il venait à bouger, quitte la chaussée. Il faut être particulièrement prudent en stationnant un ensemble de véhicules, et prendre soin de tourner les roues avant de manière à ce que la remorque quitte la chaussée plutôt que de se diriger vers la circulation.
6. S'il s'agit d'un tracteur avec semi-remorque, le conducteur ne doit en aucun cas utiliser uniquement la soupape manuelle pour retenir un véhicule stationné sans surveillance.

Passages à niveau





Le panneau ci-dessus (à gauche) indique la proximité d'un passage à niveau. Ralentissez, regardez à droite et à gauche selon l'angle de la voie ferrée indiqué sur le panneau, et ne continuez votre chemin qu'en l'absence de tout danger.

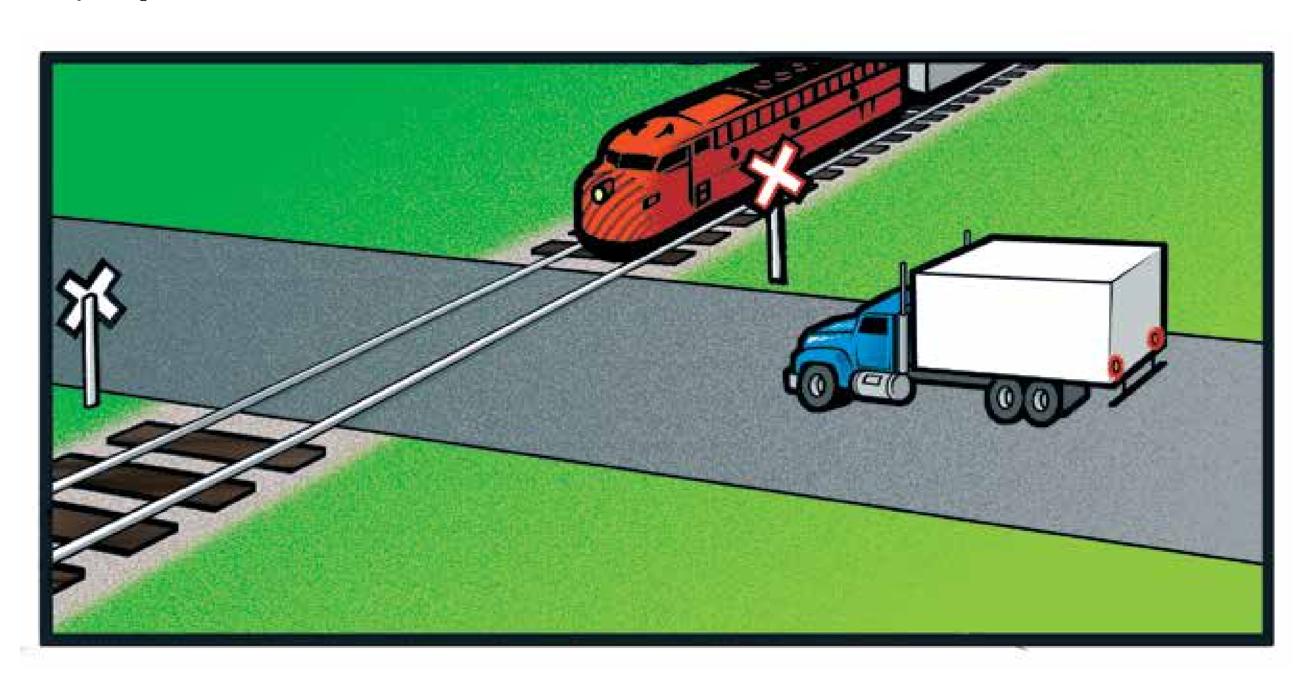
Le passage à niveau proprement dit est indiqué par une croix de Saint-André (à droite).

Lorsque vous vous approchez d'un passage à niveau, regardez des deux côtés de la voie ferrée pour voir si un train s'approche et n'oubliez pas que les trains ont toujours priorité.

Quand vous vous arrêtez à un passage à niveau, vous devez rester à 5 m au moins du rail le plus proche si vous êtes dans une zone de limitation de vitesse, et à 15 m au moins si la vitesse n'est pas limitée. (On entend par « zone de limitation de vitesse » toute zone à l'intérieur d'une agglomération, d'une municipalité ou section de municipalité ou encore toute route ou portion d'une route désignées par le Conseil routier.)

Si vous voyez un train s'approcher, préparez-vous à vous arrêter. La plupart des conducteurs se trompent sérieusement quand il s'agit d'évaluer la vitesse d'un train. L'erreur commune est de croire que les trains vont plus lentement qu'ils ne le font en réalité, ou encore de présumer que les trains sont obligés de ralentir aux passages à niveau (ce qui n'est pas le cas).

La plupart des passages à niveau ne sont pas équipés de signaux électroniques vous indiquant quand vous devez vous arrêter. Donc, la règle la plus importante à observer est que les trains ont toujours la priorité à tous les passages à niveau. En d'autres mots, aux passages à niveau, votre sécurité et celle de vos passagers dépend entièrement de vous, le conducteur.

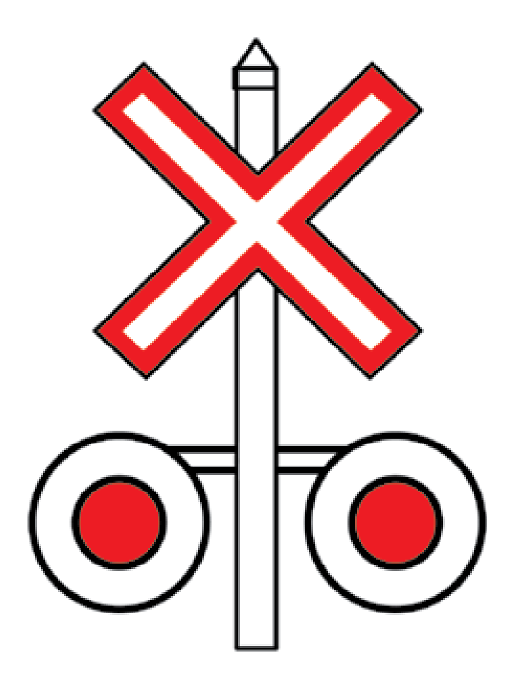


Autres éléments de sécurité à retenir :

- Lorsqu'il y a plus d'une voie ferrée, il est imprudent de commencer à traverser le passage à niveau juste au moment où le train finit de passer. Il vaut mieux prendre le temps de s'assurer qu'il n'y a pas un autre train qui s'en vient sur l'autre voie ferrée.
- Lorsqu'il y a un accident la nuit à un passage à niveau situé sur une route à grande circulation, il s'agit, dans la moitié des cas, d'un véhicule qui entre en collision avec un train. Vous pouvez éviter ces accidents en ralentissant dès que vous voyez le signal avancé de passage à niveau, ce qui vous permettra, le cas échéant, d'arrêter à temps.
- Ne commencez jamais à traverser la voie ferrée si vous n'êtes pas certain d'avoir suffisamment d'espace de l'autre côté pour que l'arrière de votre véhicule dépasse le passage à niveau. S'il y a trop de véhicules devant vous et que vous ne pouvez pas traverser, arrêtez-vous et attendez à cinq mètres au moins de la voie ferrée jusqu'à ce que le passage soit dégagé et qu'il vous soit possible de traverser sans danger.
- Certains véhicules doivent s'arrêter à tous les passages à niveau (p. ex., autobus ordinaires, autobus scolaires et véhicules transportant des marchandises inflammables). Si vous suivez un des ces véhicules, soyez prêt à vous arrêter.

Il est illégal :

- de traverser un passage à niveau lorsque les avertisseurs lumineux fonctionnent (sauf dans les circonstances particulières décrites ci-dessous);
- de changer de vitesse au moment de traverser une voie ferrée en dehors d'une zone de limitation de vitesse;
- de contourner ou de forcer une barrière qui est baissée, ou qui est en train de descendre ou de monter, ou encore d'essayer de passer sous cette barrière;
- d'essayer de franchir un passage à niveau s'il n'y a pas suffisamment d'espace de l'autre côté pour que le véhicule puisse dégager complètement la voie ferrée;
- de stationner un véhicule à moins de 30 mètres du rail le plus proche du passage, sauf indication contraire.



Dans les cas suivants, un conducteur peut traverser le passage à niveau même si les avertisseurs lumineux sont allumés :

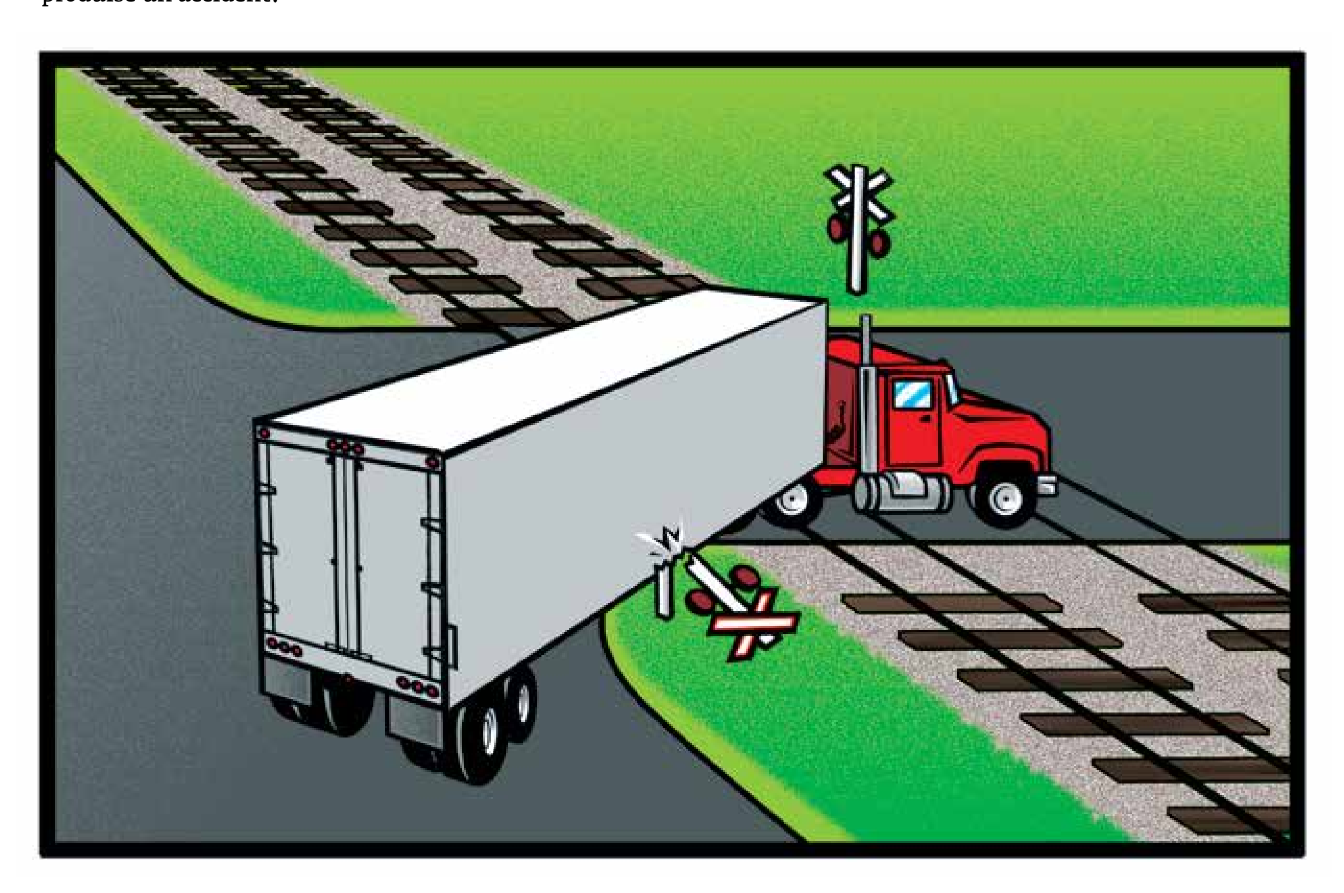
- le conducteur s'arrête complètement avant de traverser;
- le passage n'est pas protégé par une barrière;
- le passage en question se trouve dans une zone de limitation de vitesse;
- le train est arrêté ou suffisamment éloigné du passage à niveau;
- le conducteur peut traverser sans danger.

Il n'est en aucune circonstance permis de traverser si la barrière est baissée, à moins que ne l'ordonne un signaleur ou une personne ayant autorité.

Si le véhicule endommage les dispositifs d'avertissement du passage à niveau ou les rails, il est impératif que le conducteur avertisse les autorités compétentes de la compagnie ferroviaire immédiatement. Si, par exemple, une remorque surbaissée accrochait un rail au passage et le délogeait de sa position normale, ou si un véhicule renversait un avertisseur lumineux, il faudrait en avertir la compagnie ferroviaire afin d'éviter que se produise un accident.

Pour signaler un accident impliquant la propriété du chemin de fer ou pour obtenir plus de renseignements, veuillez composer les numéros suivants :

- Service de police du Canadien Pacifique : 1-800-551-2553
- Service de police du Canadien National : 1-800-665-0581 ou 1-800-465-9239



Conditions météorologiques défavorables

Les conducteurs doivent tenir compte des conditions météorologiques susceptibles de rendre l'état des routes dangereux (pluie, verglas, neige, brouillard, etc.) et modifier leur conduite en conséquence. Si les conditions météorologiques deviennent trop mauvaises pour poursuivre le voyage, il faut s'arrêter quelque part et attendre que le temps s'améliore. Le conducteur doit s'assurer de transporter du matériel de survie dans son véhicule.



Voici les mesures à prendre en cas de verglas, de neige mélangée de pluie, et de neige :

- Démarrez lentement et vérifiez, en douceur, l'efficacité de la direction et des freins.
- Adaptez votre vitesse à la chaussée verglacée ou enneigée (posez des chaînes d'adhérence sur les pneus, au besoin).
- Freinez par petits coups pour éviter de bloquer les roues (pompez le frein légèrement, si le véhicule n'est pas équipé de freins antiblocage).
- Évitez les coups de volant brusques ou trop prononcés.
- Maintenez les vitres et le pare-brise dégagés, à l'intérieur comme à l'extérieur. Gardez les balais d'essuie-glace, le système de dégivrage et les phares en bon état de marche. Ainsi, vous verrez bien et les autres conducteurs vous verront aussi.
- Gardez la cabine bien aérée et assurez-vous que les systèmes d'échappement n'ont pas de fuites.
- Demeurez vigilant afin de repérer bien à l'avance les piétons, plaques de verglas, ponts, intersections sans visibilité, chasse-neige et niveleuses.

Si le véhicule est équipé d'un répartiteur de freinage des roues avant, le conducteur peut diminuer l'effort de freinage sur les roues avant, ce qui permettra d'améliorer le contrôle de la direction sur chaussée glissante.

Visibilité réduite

Lorsque la visibilité est réduite :

- Réduisez la vitesse à laquelle vous roulez normalement si vous ne pouvez pas voir la route devant vous.
- Allumez vos phares de croisement afin de réduire la réflexion aveuglante de la lumière sur le brouillard épais, la pluie intense et la neige. Les phares antibrouillard permettent d'améliorer la visibilité.
- Ralentissez lorsque vous apercevez des phares ou des feux arrière. Les phares peuvent être ceux d'un véhicule qui pourrait présenter un risque tant que vous n'avez pas déterminé s'il est immobilisé ou s'il se déplace sur la route.
- Soyez prêt à vous arrêter d'urgence. Si la visibilité devient telle qu'il est impossible de conduire en sécurité, allumez vos signaux de détresse, quittez prudemment la partie fréquentée de la route et arrêtez-vous à un endroit protégé. Attendez que la visibilité s'améliore avant de poursuivre votre route.
- Si vous roulez très lentement, allumez vos feux de détresse, pour que les autres conducteurs puissent voir votre véhicule.



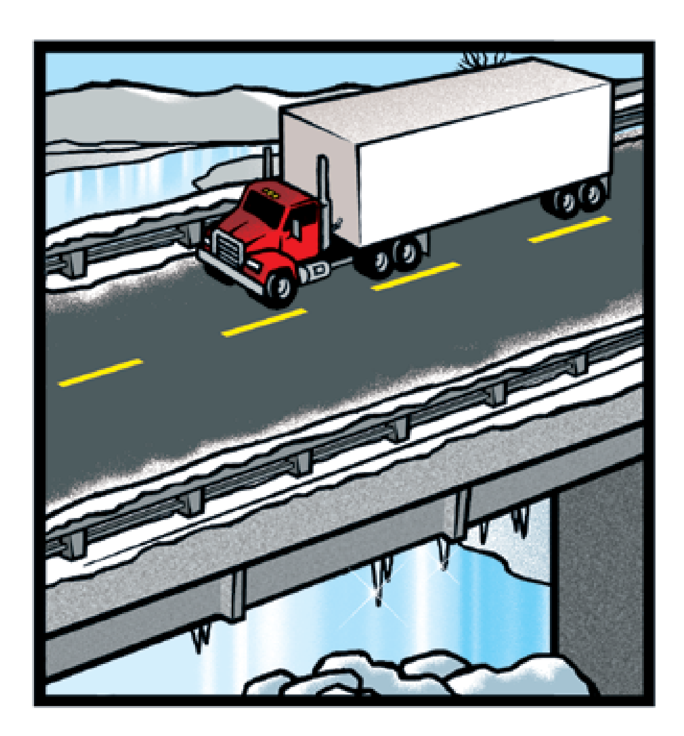
Conduite en hiver

Lorsque vous conduisez en hiver, rappelez-vous que les ponts et les viaducs peuvent être particulièrement dangereux lorsque la température atteint presque le point de congélation ou lorsqu'il fait très froid. En raison de la condensation, ils sont parfois recouverts d'une couche de glace invisible appelée « glace noire ».

En hiver, les routes risquent d'être couvertes par endroit de plaques de verglas, de glace noire ou de bancs de neige. Il faut donc adapter votre conduite en fonction des circonstances. Par ailleurs, si vous conduisez un véhicule lourd pendant une tempête, n'oubliez pas que certains conducteurs de petits véhicules se servent parfois d'un gros véhicule comme guide. Pensez-y lorsque vous freinez.

Conduite sur les routes d'hiver

Le réseau de routes d'hiver du Manitoba se compose de routes qui donnent accès aux collectivités éloignées du nord de la province, mais qui ne correspondent à aucune norme d'alignement. Il n'y a pas de panneaux de limitation de vitesse et la vitesse maximale recommandée des véhicules d'un poids nominal brut maximum de sept tonnes ou plus y est de 15 km/h. Les routes d'hiver sont aménagées sur des terrains naturels (terre et plans d'eau gelés). Elles traversent le muskeg, les arêtes rocheuses, les ruisseaux, les rivières et les lacs. La surface de la route peut se détériorer rapidement en raison des modifications des conditions météorologiques. La possibilité d'accident s'accroît si vous ne conduisez pas en tenant compte des conditions de la route.



Voici certains renseignements et conseils de sécurité qui visent à réduire les risques de la conduite d'un véhicule sur les routes d'hiver.

- Les déplacements sur les routes d'hiver ne sont pas approuvés avant l'ouverture officielle des routes. Étant donné que les routes ne font l'objet d'aucune inspection périodique et d'aucun entretien avant leur ouverture et après leur fermeture, les conducteurs font face à des risques accrus. Il est possible d'obtenir un rapport sur l'état des routes d'hiver donnant accès aux collectivités éloignées du nord du Manitoba en téléphonant aux services de renseignements sur l'état des routes au 204-945-3704 ou au 1–877-627-6237 (sans frais).
- Le fait de circuler sur une route d'hiver qui n'est pas encore ouverte pourrait en endommager la surface et la détériorer. Les ornières creusées dans le muskeg et le sol nuisent à l'environnement et à la sécurité. La fermeture temporaire de certaines routes peut s'avérer nécessaire pour prolonger leur durée d'utilisation.
- Le revêtement des routes se compose de neige tassée ou de glace et la distance d'arrêt de tous les véhicules est ainsi plus longue que sur les routes construites sur la terre ferme. À titre de conducteur, vous devriez rouler à une vitesse qui vous permettra de ralentir en toute sécurité ou d'arrêter si vous faites face à un danger ou rencontrez un véhicule venant en sens contraire.
- Les chaînes offrent une plus grande adhérence; cependant, il est important de s'en servir judicieusement, car elles peuvent détériorer la neige tassée.
- Les routes d'hiver sont principalement utilisées par les camions lourds qui livrent du combustible, des marchandises, des denrées alimentaires, des machines et des matériaux de construction. Les véhicules d'entretien se déplacent à vitesse réduite et peuvent apparaître soudainement devant votre véhicule dans un virage sans visibilité.
- La saison des routes d'hiver peut être réduite en raison des conditions météorologiques et le volume de la circulation augmentera en conséquence. On recommande donc les déplacements la nuit afin de mieux voir les autres véhicules.

- Les véhicules d'un poids nominal brut maximum de sept tonnes ou plus qui dépassent la vitesse maximale recommandée de 15 km/h peuvent causer un renflement de la glace ou créer un mouvement ondulatoire de l'eau sous la glace, ce qui peut entraîner la détérioration de la surface glacée. Lorsque vous approchez de la terre ou que vous rencontrez d'autres camions sur une route de glace, ralentissez afin de prévenir un rebond de la glace.
- Conduisez près du centre de toutes les routes de glace et non près des bancs de neige de chaque côté, car ils constituent un poids supplémentaire de neige et de gadoue.
- Ne vous arrêtez pas et ne stationnez pas votre camion sur une route de glace. D'autres pourraient être tentés de faire la même chose. Le poids d'un camion ou de plusieurs camions constamment arrêtés en un même endroit pourrait provoquer un bris de la glace. Il est interdit de charger, décharger ou déposer du matériel de quelque camion que ce soit sur une route de glace. On n'est autorisé à le faire que sur la terre ferme.
- Les camions doivent se suivre à une distance d'un kilomètre lorsqu'ils se déplacent dans la même direction sur une route de glace.
- Lorsque la température est inférieure au point de congélation, des situations comme la destruction d'une route de glace, une tempête soudaine, les glissements de terrain et des conditions de voile blanc peuvent survenir et empêcher tout entretien des routes et déplacement des véhicules. On recommande aux conducteurs de suivre des cours de conduite sur les routes de glace et une formation à la survie en milieu sauvage.
- Conduisez avec prudence sur un pont à rampes posé sur une crête de pression, étant donné que les planches de la rampe peuvent se déplacer. Ne passez pas sur ce type de pont si les planches se sont soulevées ou sont tordues.
- Le dépassement et le croisement des autres véhicules doivent faire l'objet d'une attention particulière, étant donné que la neige tourbillonnante a pour effet de réduire la visibilité.
- Un retard inattendu, un accident ou une panne qui survient lorsque vous vous voyagez dans une région isolée, telle que sur une route d'hiver, peut mettre votre vie en danger si vous n'avez pas prévu pareille éventualité. En cas de problème, la responsabilité d'obtenir de l'aide revient au conducteur et il peut s'écouler beaucoup de temps avant l'arrivée de secours. On recommande à tout conducteur qui emprunte les routes d'hiver d'apporter des vêtements adéquats, des médicaments, suffisamment de carburant pour se rendre à sa destination, du matériel de survie, des pièces pour le véhicule, un téléphone cellulaire ou satellite et un poste bande publique.
- Les conducteurs qui se déplacent pour la première fois sur une route d'hiver doivent être accompagnés d'un conducteur expérimenté qui sait en reconnaître les virages serrés, les pentes, la signalisation et les endroits dangereux.
- Il faut rapporter tout accident environnemental, tel qu'un déversement de carburant, une fuite ou un incendie mettant en cause des produits chimiques et des matières dangereuses à Environnement Manitoba, à Transports et Services gouvernementaux Manitoba et à la GRC. Il faut procéder immédiatement au nettoyage du dégât, dont la responsabilité incombe au conducteur du véhicule transportant les matières dangereuses en question.
- Lorsqu'ils empruntent le réseau des routes d'hiver, les conducteurs de véhicules commerciaux sont tenus de conserver une fiche journalière couvrant une période de 24 heures. Cependant, en raison de changements rapides dans l'état des routes et du manque d'endroits sécuritaires où se reposer, les conducteurs sont exemptés d'observer les limitations ayant trait aux heures de conduite et aux heures de service énoncées à l'article 7 du *Règlement sur les heures de service des conducteurs* (*Règlement 72/2007*), pourvu que les conditions d'utilisation du permis soient respectées. Le conducteur doit se montrer vigilant par rapport à la fatigue et il est important de se reposer lorsqu'il en sent le besoin. Circuler sur le réseau des routes d'hiver exige du conducteur qu'il demeure dans un état constant d'éveil et d'alerte. Aucun conducteur n'est autorisé à conduire un véhicule lorsqu'il est fatigué.
- Informez les personnes à qui sont destinés le carburant ou la cargaison du jour et de l'heure prévus de votre arrivée. Cela aura pour effet de réduire le temps passé sur le réseau de routes et de prévoir une autre mesure de sécurité au cas où vous feriez face à des imprévus.
- Afin d'éviter tout déplacement de chargement, il est recommandé d'arrimer tous les chargements conformément aux exigences provinciales en la matière et avec l'équipement désigné spécifiquement à cette fin. Il est également recommandé d'utiliser des dispositifs de fixation additionnels pour réduire les déplacements de chargement, étant donné que la surface de la route est inégale et glissante et parfois très raboteuse.

- Tous les véhicules dont les chargements ou les dimensions dépassent les limites doivent être munis d'un permis de circulation sur les routes d'hiver délivré par la Région. Lorsque vous faites une demande de permis d'excédent de poids, prévoyez suffisamment de temps pour que l'on puisse vérifier l'épaisseur de la glace.
- Les conducteurs doivent faire attention aux fils de transmission de services publics dans les collectivités qu'ils traversent et communiquer avec le service concerné s'ils sont incertains de la hauteur des fils.
- Lorsque vous approchez d'une collectivité ou que vous la traversez, conduisez prudemment en ayant à l'esprit que les gens de la collectivité n'auront pas vu pareil volume de circulation de camions depuis l'année précédente.
- Conformément aux directives environnementales en vigueur, Transports Manitoba stipule que tout usager du réseau routier est responsable de l'enlèvement de ses déchets et de tout véhicule qu'il a dû abandonner.

Vents forts ou soufflant par rafales

Il faut être prudent en conduisant un véhicule lorsque le vent souffle fort ou par rafales, car il pourrait déplacer le véhicule et vous donner du mal à demeurer dans la même voie. Le vent pourrait aussi faire osciller ou zigzaguer la remorque.

Pour maintenir la maîtrise du véhicule, vous devez :

- réduire votre vitesse;
- saisir fermement le volant;
- compenser doucement l'effet des rafales aussitôt que le véhicule quitte un tant soit peu sa trajectoire;
- éviter de dépasser;
- conserver une plus grande distance par rapport aux autres véhicules;
- rester à l'écart des véhicules pouvant se trouver de chaque côté (sur une route à plus d'une voie).

Aquaplanage

Cette situation se produit lorsque les facteurs suivants sont réunis : vitesse, usure, mauvais gonflage des pneus et accumulation d'eau sur la chaussée. Les pneus perdent alors de leur adhérence à la chaussée. Lors de précipitations de pluie, de neige mouillée ou de neige fondante, les pneus arrivent à pénétrer l'accumulation et à rester en contact avec la chaussée à des vitesses inférieures à 50 km/h.

Même à de telles vitesses, il pourrait encore se produire de l'aquaplanage si les pneus sont excessivement usés (pneus lisses) ou insuffisamment gonflés, ou si l'accumulation d'eau sur la chaussée est assez importante. À des vitesses plus élevées (70 km/h et plus), la masse d'eau devant les pneus peut s'introduire sous ceux-ci; les pneus rouleront alors sur un coussin d'eau et l'adhérence en sera grandement réduite.

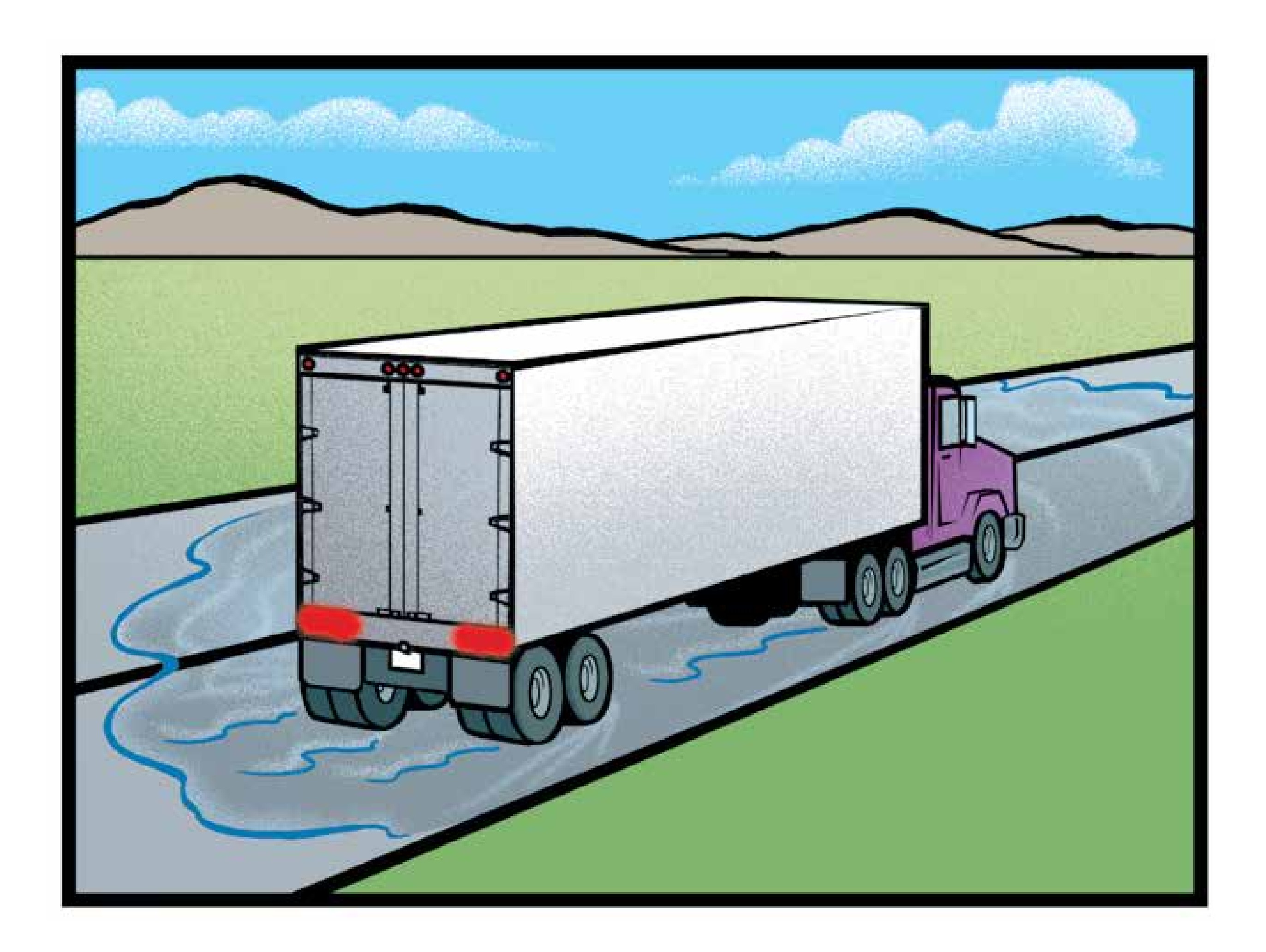
Prenez les mesures suivantes pour réduire les risques d'aquaplanage :

- Vérifier régulièrement le niveau d'usure et la pression des pneus.
- Ralentir encore plus en apercevant des flaques d'eau.
- Conduire dans les ornières laissées par les véhicules qui vous précèdent.

Freins humides

Si l'eau pénètre dans les tambours de freins, l'efficacité du freinage sera réduite. Évitez, dans la mesure du possible, les grosses flaques d'eau. Freinez légèrement à l'approche de telles flaques et laissez le frein traîner quelque peu pendant que le véhicule traverse la flaque. Ceci permettra de réduire la quantité d'eau qui pourrait s'infiltrer dans les tambours et semelles de frein.

Lors de périodes de précipitation prolongées ou après avoir traversé une flaque d'eau, vérifiez toujours le bon fonctionnement des freins en freinant légèrement sur une courte distance. Ceci permettra de sécher vos freins et de leur redonner une efficacité normale. Il faut toujours ralentir avant de rouler dans de grandes flaques d'eau sur la chaussée.



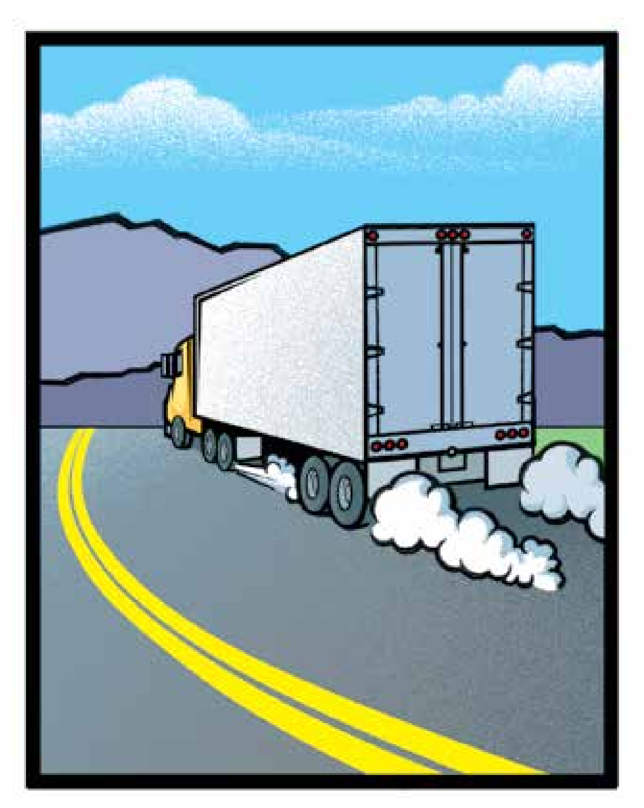
Dérapages et leurs causes

La plupart des dérapages ont pour cause une vitesse excessive par rapport aux conditions du moment. Le dérapage survient lorsque l'adhérence des pneus à la chaussée est réduite. Cela peut se produire à la suite d'un freinage excessif ou d'une trop grande accélération ou d'un virage trop brusque.

Freinage excessif

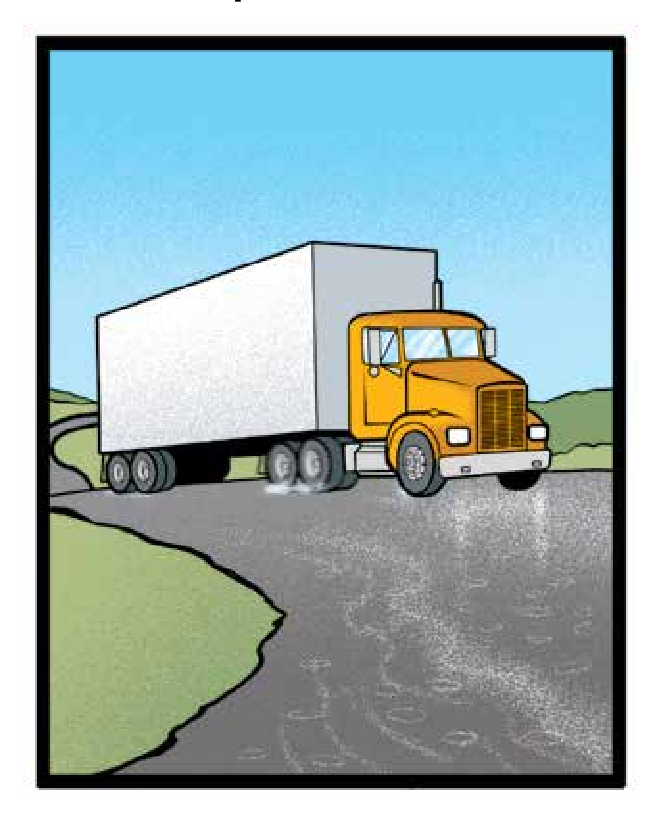
En cas de freinage excessif, les roues se bloquent, ce qui peut provoquer un dérapage. Lorsqu'un pneu dérape, il n'adhère pratiquement pas à la chaussée; c'est pourquoi il glisse sur la surface de la route. Étant donné que, en général, le manque d'adhérence affecte d'abord les roues motrices (pour les véhicules à traction arrière), c'est l'arrière de l'autobus ou du camion porteur qui a tendance à déraper. Il faudra alors une plus grande distance pour arrêter le véhicule et l'arrière risque aussi de déraper de côté.

Si on ne se sert que des freins de la remorque, lorsqu'on tire une semi-remorque, le véhicule risque de se mettre en portefeuille.



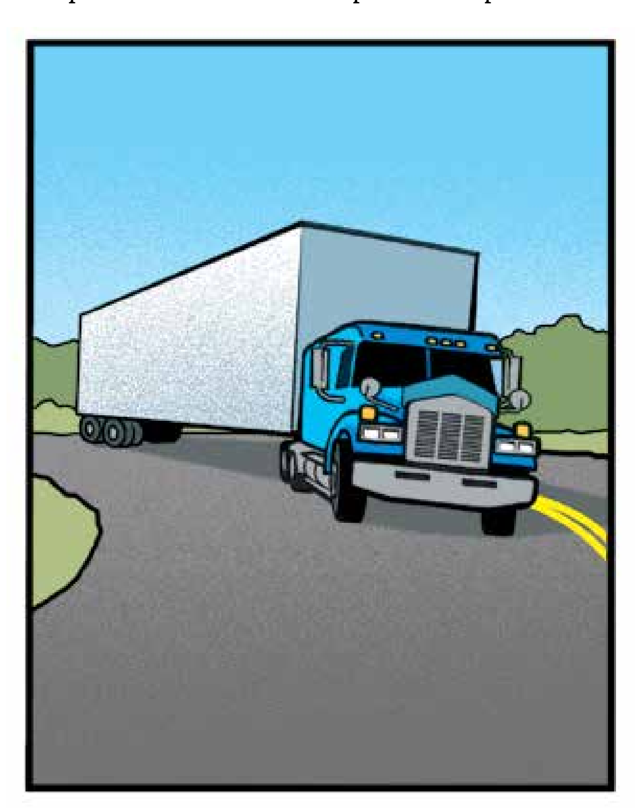
Trop grande accélération

Un dérapage survient lorsque la puissance de l'accélération est supérieure à l'adhérence entre les pneus et la surface de la route. Cela risque surtout de se produire lorsque la chaussée est glissante. Si les roues commencent à patiner, l'arrière du véhicule a tendance à déraper de côté.



Virage trop brusque

Dans un virage, le véhicule a tendance à se déplacer en ligne droite à cause de la force centrifuge. Plus vous allez vite et plus le virage est prononcé, plus la force centrifuge est élevée. Si le véhicule roule trop vite dans un virage, l'adhérence risque d'être insuffisante pour contrecarrer la force centrifuge et cela entraînera un dérapage. Si vous freinez à ce moment-là, les roues se bloqueront et le véhicule dérapera encore plus vite.



Corriger un dérapage

Avant de pouvoir retrouver la maîtrise du véhicule, il faut intervenir sur la cause du dérapage. Par exemple, si le dérapage est attribuable à un freinage excessif, il ne peut être corrigé tant que les roues restent bloquées. De même, si le dérapage est provoqué par une roue qui patine, il est impossible d'y remédier tant que la roue patine.

Si le dérapage survient à la suite d'un freinage excessif, il faut relâcher la pédale de frein pour que les roues tournent et que les pneus adhèrent de nouveau à la chaussée.

Si le dérapage est provoqué par le passage à une vitesse trop basse, il faut appuyer sur la pédale de débrayage et permettre au véhicule de ralentir.

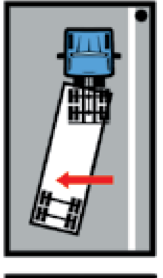
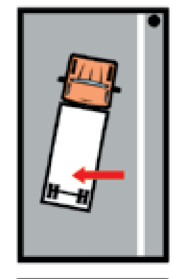
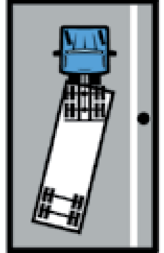
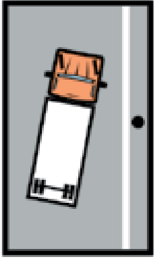
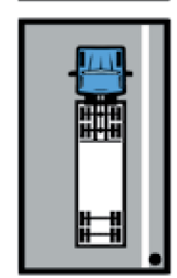
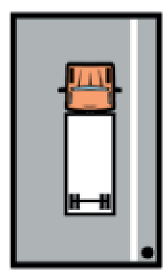
Si le dérapage est le résultat d'une trop grande accélération, relâchez l'accélérateur et laissez les roues arrêter de patiner.

Que ce soit en raison d'un freinage excessif, d'une trop grande accélération ou d'un virage trop brusque, quand il y a dérapage, l'arrière du véhicule dérape ou glisse vers la droite ou vers la gauche. Si l'arrière du véhicule commence à déraper, il faut tourner le volant dans la direction du dérapage.

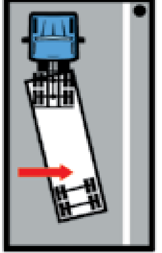
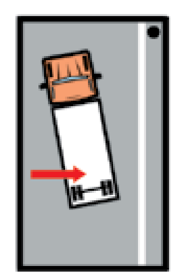
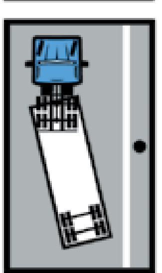
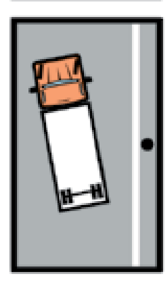
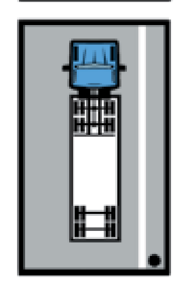
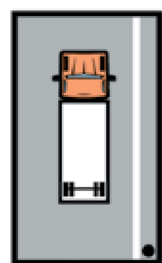
Pour éviter les dérapages

Les règles suivantes vous aideront à éviter les dérapages :

- réduisez la vitesse du véhicule en fonction de l'état de la route;
- gardez une distance suffisante entre votre véhicule et les autres; cela est particulièrement important en cas de chaussée glissante;
- lorsque vous freinez un véhicule qui tire une remorque, vérifiez dans les rétroviseurs le comportement de la remorque; si cette dernière commence à déraper légèrement, relâchez la pédale de frein;
- évitez de n'utiliser que le frein manuel de la remorque.

Si l'arrière du véhicule dérape vers la gauche, il faut tourner le volant vers la gauche pour ramener le véhicule en ligne droite. Une fois le véhicule presque redressé, tournez le volant vers la droite pour que le véhicule ne commence pas à déraper dans l'autre direction. Lorsqu'il est redressé, il faut garder les roues droites.

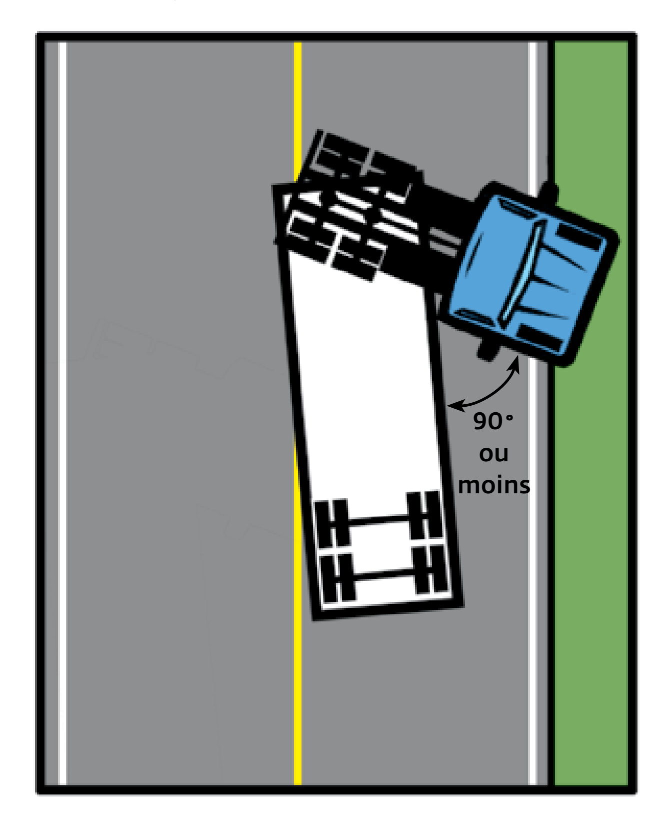







Si l'arrière du véhicule dérape vers la droite, il faut tourner le volant vers la droite pour ramener le véhicule en ligne droite. Une fois le véhicule presque redressé, tournez le volant vers la gauche pour que le véhicule ne commence pas à déraper dans l'autre direction. Lorsqu'il est redressé, il faut garder les roues droites.

Mise en portefeuille

Il y a mise en portefeuille lorsque le véhicule tracteur se place à un angle de 90° ou moins par rapport à la remorque. Un dérapage incontrôlé peut entraîner une mise en portefeuille. Les roues motrices du tracteur perdent de leur adhérence à la chaussée et sont entraînées vers la droite ou vers la gauche à cause de la poussée exercée par la remorque.

Le dérapage peut se produire très rapidement lorsque les roues motrices sont bloquées ou lorsque les pneus n'adhèrent plus suffisamment. S'il n'y a plus d'adhérence, il faut vite relâcher l'accélérateur ou la pédale de frein, selon ce qui a provoqué la perte d'adhérence, afin de retrouver la maîtrise du véhicule.



Mettez à l'épreuve vos connaissances de la Section 2

Avant de poursuivre l'étude du manuel, vous devriez pouvoir répondre aux questions ci-dessous si vous voulez obtenir un permis de classe 1, 2, 3 ou 4. Les réponses se trouvent dans le manuel.

1. Comment un conducteur peut-il prévoir que les feux de circulation vont changer à mesure qu'il s'approche de l'intersection?
2. Si le véhicule mesure 11,5 m de longueur, combien de secondes faut-il décompter pour déterminer la distance à conserver lorsque l'état de la route et les conditions circulation sont idéales?
3. De quoi le conducteur doit-il tenir compte lorsqu'il s'agit de choisir une vitesse à laquelle conduire en sécurité?
4. Comment un conducteur qui roule trop lentement peut-il poser un risque pour les autres automobilistes?
5. Comment un conducteur qui roule trop vite peut-il poser un risque pour les autres automobilistes?
6. Quelle est la distance minimale que le conducteur d'un véhicule utilitaire doit conserver lorsqu'il suit un autre véhicule utilitaire à l'extérieur d'une zone de limitation de vitesse?
7. Quelle est la manière la plus efficace de venir à bout d'un conducteur qui talonne?
8. Quelle est la façon la plus sûre de réduire la distance d'arrêt?
9. Qu'entend-on par « zone dangereuse d'un véhicule » ?
10. Quelles mesures défensives un conducteur peut-il prendre à l'approche d'une intersection?
11. Si l'on double le poids du véhicule, combien de fois faudra-t-il augmenter la puissance de freinage pour arrêter le véhicule?
12. Si l'on double la vitesse du véhicule, combien de fois faudra-t-il augmenter la puissance de freinage pour arrêter le véhicule?
13. Si l'on double le poids et la vitesse du véhicule, combien de fois faudra-t-il augmenter la puissance de freinage pour arrêter le véhicule?
14. Quelle est la meilleure façon de freiner :
    - **a.** sur une chaussée verglacée sans freins ABS?
    - **b.** pour contrôler la vitesse dans une pente raide?

15. Comment le conducteur choisit-il la « vitesse de contrôle » avant de descendre une pente?

16. Quel est l'avantage d'utiliser un ralentisseur sur moteur?

17. Les ralentisseurs sont-ils plus efficaces lorsque le moteur tourne à bas ou à haut régime?

18. En abordant la descente d'une pente raide, à quel moment le conducteur doit-il rétrograder?

19. Pourquoi le conducteur ne doit-il pas inciter un autre automobiliste à le rattraper et à le dépasser?

20. Comment le conducteur doit-il réagir lorsqu'un véhicule plus petit tente de le dépasser?

21. Que doit faire le conducteur lorsqu'il ne peut pas éviter de traverser une flaque d'eau qui s'est formée sur la chaussée?

22. Pourquoi faut-il éviter de dépasser un autre véhicule si la différence de vitesse entre les deux véhicules est minime?

23. Quel effet la turbulence peut-elle avoir sur les véhicules de plus petite taille?

24. Comment peut-on prévenir les accidents pendant les marches arrière?

25. Si un guide assiste un conducteur dans la marche arrière d'un gros véhicule, quel est le meilleur endroit où il devrait se placer?

26. Quelles sont les trois étapes que le conducteur doit suivre avant de reculer un gros véhicule?

27. Quelles précautions le conducteur doit-il prendre avant de stationner un véhicule dans une pente?

28. Quel facteur détermine le niveau de maîtrise du véhicule par le conducteur dans un virage?

29. Quelle force agirait sur un véhicule qui se déplace trop rapidement dans un virage?

30. Le conducteur doit-il ralentir le véhicule une fois engagé dans le virage ou avant d'aborder celui-ci?

31. Que se passe-t-il lorsqu'on accélère légèrement dans un virage?

32. Si le feu de circulation est vert depuis quelque temps quand le véhicule s'approche, qu'est-ce que le conducteur doit en déduire?

33. Comment un conducteur peut-il vérifier en toute sécurité si la chaussée est verglacée?

34. Pourquoi un conducteur doit-il réduire sa vitesse la nuit?

35. Quelles précautions le conducteur peut-il prendre pour réduire le risque d'accidents la nuit?

36. Lorsqu'il doit s'arrêter à un passage à niveau, à combien de mètres du rail le plus proche le conducteur doit-il arrêter son véhicule?

37. Quel est le meilleur moment pour vérifier la pression des pneus?

38. Pourquoi le conducteur doit-il éviter de diminuer la pression d'un pneu échauffé?

39. Le conducteur devrait-il changer de vitesse pendant que le véhicule franchit un passage à niveau?

40. Lorsqu'il doit stationner près d'un passage à niveau, à combien de mètres du rail le plus proche le conducteur peut-il stationner son véhicule?

41. Si le conducteur devient somnolent au volant, quelle est la meilleure chose à faire?

42. Pourquoi ne faut-il pas jeter de l'eau sur un feu dû à de l'essence, de l'huile ou de la graisse?

43. Que pourrait faire le conducteur si un incendie se déclarait dans une remorque tractée par son véhicule?

44. Quelles précautions faut-il prendre en utilisant un extincteur au CO_2?

45. Quel type d'équipement de sécurité doit se trouver sur :

a. un camion dont le poids nominal brut (PNBV) est supérieur à 3 700 kilogrammes?

b. un véhicule de service public servant à transporter des passagers?

46. Lorsqu'un gros véhicule tombe en panne sur une route à deux sens, à quelle distance devant et derrière le véhicule faut-il installer les fusées éclairantes ou les réflecteurs?

47. Les conducteurs de quels types de véhicules peuvent être tenus de s'arrêter à tous les passages à niveau?

Il est conseillé aux candidats qui se préparent en vue de l'examen pour l'obtention d'un permis de classe 1, 2, 3 ou 4 d'étudier également le *Guide de l'automobiliste*.

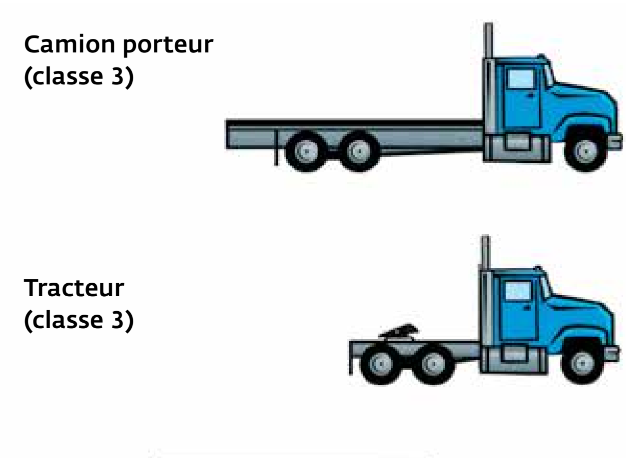
Section 3

Renseignements supplémentaires pour les conducteurs de véhicules des classes 1 et 3

Types de véhicules

Les conducteurs de véhicules des classes 1 et 3 doivent aussi avoir pris connaissance des renseignements contenus dans la Section 4 du présent manuel.

Remarque : La conduite d'un tracteur semi-remorque suit les mêmes principes que la conduite d'un camion tirant une remorque dont le poids nominal brut (PNBV) est de plus de 4 540 kilogrammes.



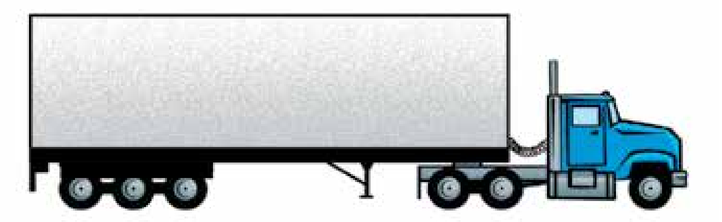
Camion tirant une remorque dont le PNBV dépasse 4 540 kilogrammes (classe 3)



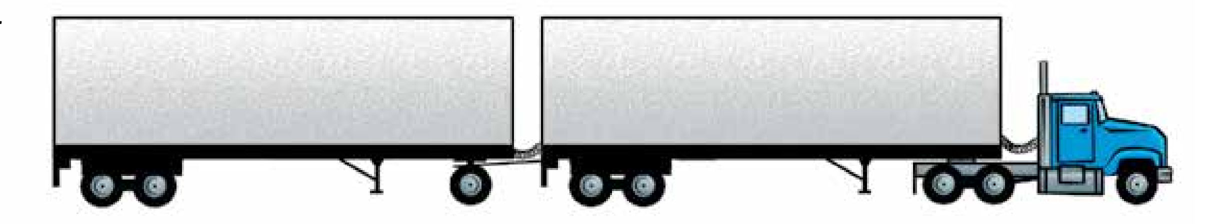
Tracteur remorque (classe 1)



Tracteur à essieu tridem (classe 1)



Train routier (classe 1)

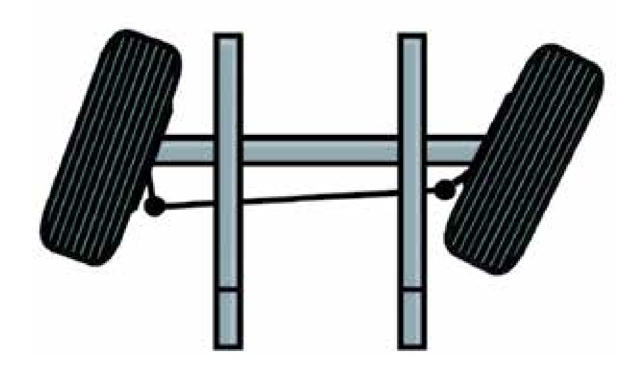


Braquage en marche avant

La précision de braquage d'un véhicule dépend de deux facteurs : le rayon de braquage des roues avant et l'importance du déplacement latéral des roues arrière.

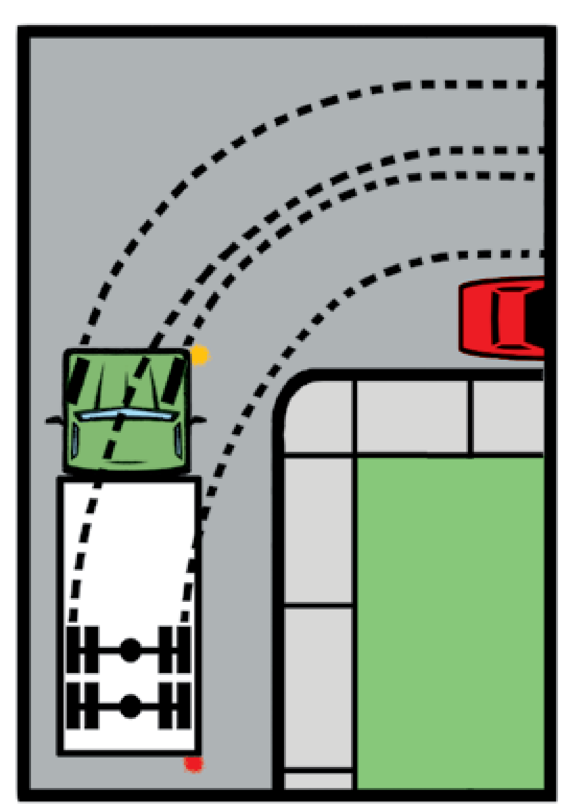
Rayon de braquage

La roue vers l'intérieur du virage doit pivoter de façon plus prononcée, car elle se déplace sur un rayon plus court que la roue vers l'extérieur du virage.

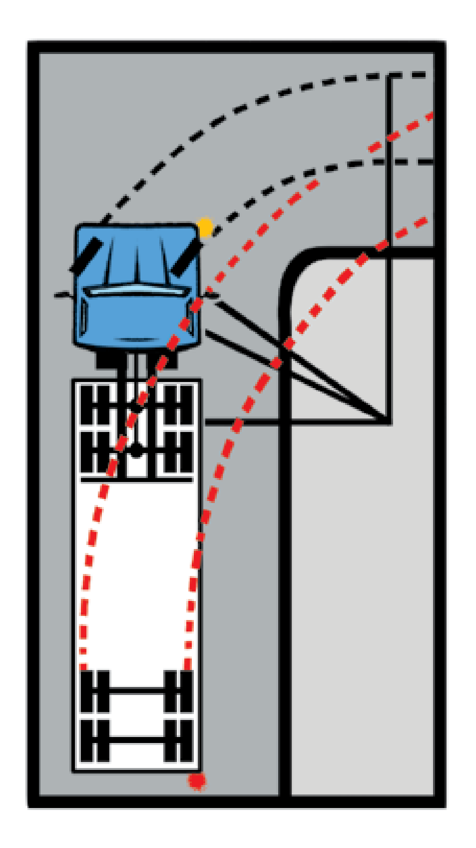


Déplacement latéral

Les roues arrière du véhicule ne pivotent pas, elles ne suivent donc pas le même tracé que les roues avant. Plus la distance (empattement) entre les roues avant et les roues arrière du véhicule est grande, plus le déplacement latéral est grand. Le tracé de déplacement des roues arrière a un rayon plus court que le tracé des roues avant.



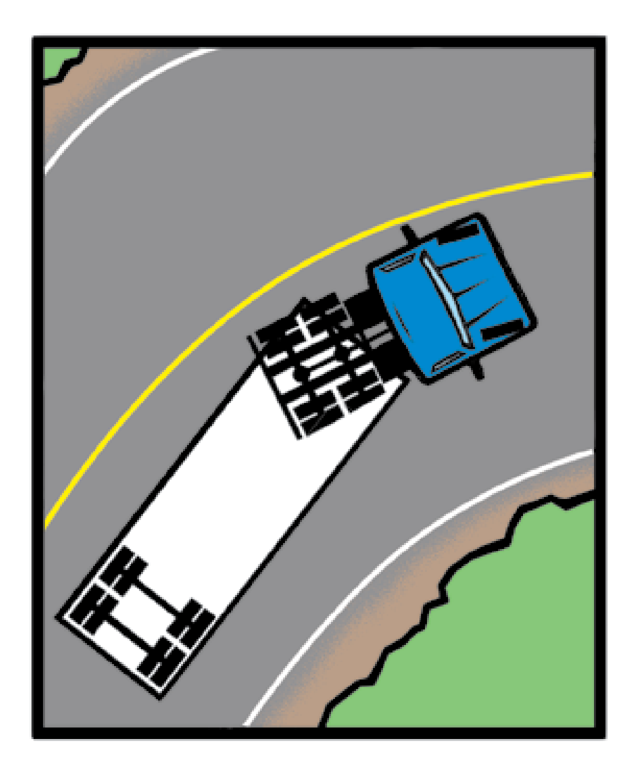
Dans le cas d'un ensemble de véhicules, par exemple un tracteur et une semi-remorque, il se produit un déplacement latéral des roues arrière du tracteur, et un déplacement latéral encore plus serré des roues arrière de la semi-remorque.



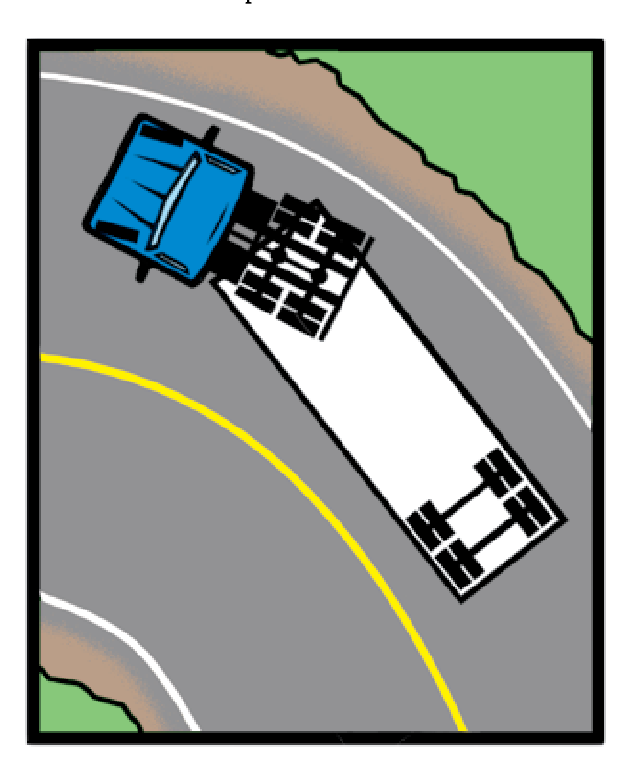
Un ensemble de véhicules composé d'un tracteur et d'une remorque d'appoint a, dans les virages, un comportement différent de celui composé d'un tracteur et d'une semi-remorque. Dans ce genre de véhicule, le déplacement latéral à l'arrière dépend de la longueur de la barre d'attelage et de l'empattement de chaque élément de l'ensemble.

Le conducteur d'un gros véhicule doit braquer les roues avant en tenant compte de la courbure du virage et de l'importance du déplacement latéral de l'arrière du véhicule.

Dans un virage à droite, il faut maintenir les roues avant près de la ligne médiane pour éviter que les roues arrière ne quittent la chaussée pour se retrouver sur l'accotement.



Dans un virage à gauche, il faut maintenir les roues avant près du côté droit de la chaussée pour empêcher la roue arrière d'empiéter sur l'autre voie de circulation.



Pour négocier un virage à l'entrée d'un pont étroit, le conducteur d'un gros véhicule doit être extrêmement prudent et faire preuve de compétences particulières. Il doit aussi bien connaître le déplacement latéral de l'arrière de son véhicule et adapter sa vitesse et sa manœuvre en conséquence.

Virages aux intersections

L'exécution d'un virage exige beaucoup d'adresse car la présence d'autres véhicules, d'obstacles ou un manque d'espace peuvent en augmenter la difficulté.

Lors d'un virage, le conducteur doit tenir compte de la longueur du véhicule sur le tracé à suivre. Le déplacement latéral des roues arrière sera plus prononcé dans les virages aux intersections, car le rayon de braquage du véhicule est plus serré. Le conducteur peut donc être appelé à appliquer différentes techniques (dont il sera fait mention plus loin dans cette section) pour effectuer ce genre de virage en sécurité.

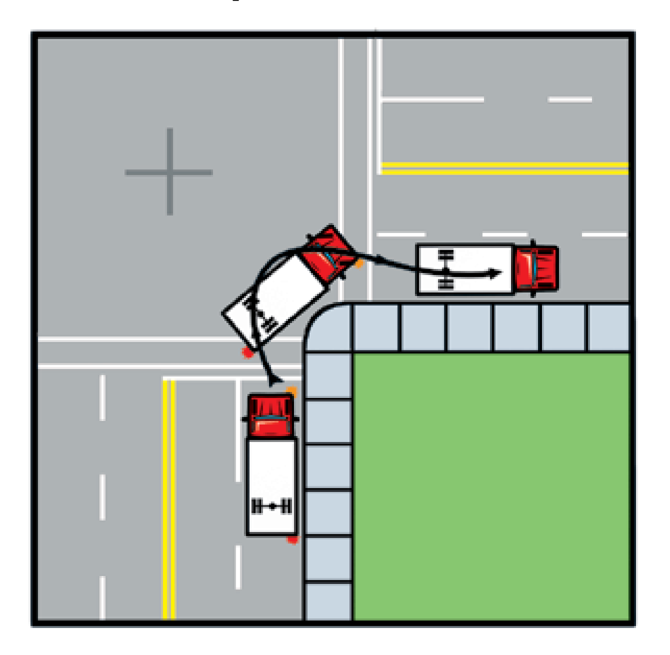
Les principes fondamentaux

Pour effectuer un virage en sécurité, l'approche est très importante. Habituellement, la marche à suivre est la suivante :

- régler la vitesse pour éviter d'avoir à freiner au moment du virage;
- vérifier dans le rétroviseur et les angles morts puis mettre son clignotant;
- choisir le rapport de vitesse qui vous permettra de compléter le virage sans avoir à enlever les mains du volant pour changer de vitesse;
- s'approcher de l'intersection dans la voie appropriée et déterminer le tracé à suivre pour effectuer le virage en sécurité.

Virages à droite

Pour tourner à droite à une intersection, il faut tenir compte du fait que les roues arrière suivent un tracé plus court que celui des roues avant. Pour compenser, l'avant du véhicule doit être dirigé de façon à utiliser tout l'espace disponible. Amorcez le virage suffisamment à l'extérieur de façon à ce que l'arrière du véhicule demeure sur la chaussée (à 1,5 mètre de la bordure). Il est important que la partie arrière du véhicule se trouve dans la voie d'approche appropriée et qu'elle y demeure pendant la durée du virage, afin d'éviter qu'un autre véhicule se glisse entre la bordure et le côté du véhicule. Le véhicule devrait compléter le virage dans la voie la plus proche de la bordure de la rue qu'il vient d'emprunter. S'il y a un véhicule stationné à 30 mètres ou moins de l'intersection dans la voie en bordure, il est permis de tourner dans la voie immédiatement à gauche de celle-ci, à condition que cela ne nuise pas à la circulation. Dans les cas où le conducteur doit traverser l'ensemble de la chaussée pour effectuer son virage, ce dernier doit faire attention aux piétons et aux autres véhicules qui circulent. Il doit aussi veiller à ne pas empiéter sur l'accotement, le trottoir ou le terre-plein.



Puisqu'il existe différentes méthodes pour effectuer un virage à droite, le conducteur doit choisir en tenant compte de la circulation sur la route, de la largeur des rues et des obstacles qui pourraient se trouver à proximité de l'intersection (les poteaux de lignes électriques, les poteaux indicateurs, les lampadaires, etc.). Le conducteur d'un camion peut emprunter toute partie libre de la route, à condition de ne pas nuire aux autres automobilistes et de garder les roues arrière du véhicule ou de la remorque à environ 1,5 mètre du trottoir ou de la bordure de la route.

Le conducteur devrait s'entraîner à effectuer des virages dans le véhicule qu'il conduira, car la dimension et la forme du véhicule auront une incidence sur la méthode choisie pour effectuer le virage.

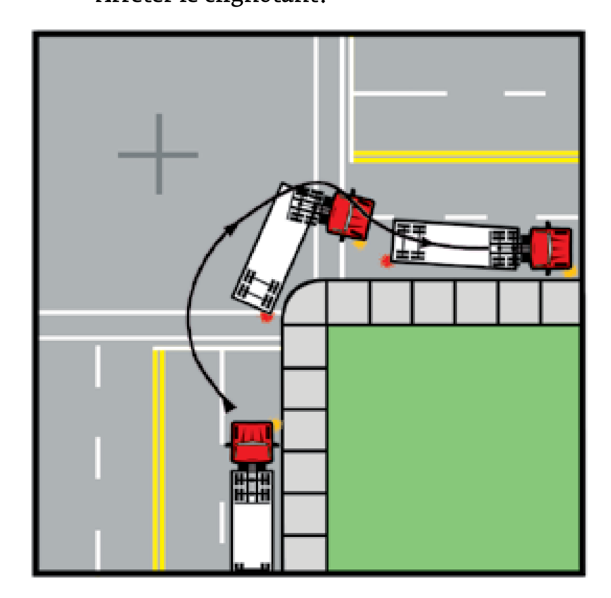
Voici quelques méthodes pour effectuer un virage à droite :

Virage à droite par contrebraquage à gauche

À utiliser lorsque l'espace de manœuvre se limite à l'intersection.

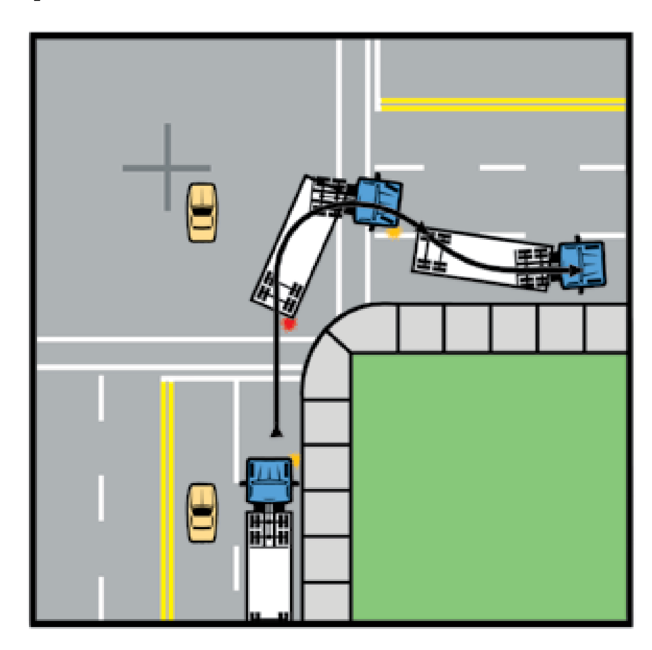
Le virage à droite par contrebraquage à gauche s'effectue de la façon suivante :

- Approcher dans la voie en bordure ou dans la voie la plus proche du côté droit de la route.
- À environ 30 mètres de l'intersection (à 150 mètres, à l'extérieur des agglomérations), actionner le clignotant droit.
- Regarder dans les rétroviseurs pour établir la position des autres véhicules.
- S'il faut s'arrêter à un feu rouge à l'intersection, s'arrêter assez loin pour pouvoir effectuer le virage.
- En s'approchant de l'intersection, s'assurer qu'il n'y a pas de véhicules à côté de vous et, une fois que le tracteur est près de l'intersection, diriger le véhicule vers la gauche. Le tracteur se déplacera vers la gauche. Surveiller la remorque. Aussitôt qu'elle commence à s'éloigner de la bordure, braquer rapidement à droite. Continuer de surveiller l'intersection afin d'éviter d'éventuels risques, et veiller à ce que la remorque n'empiète pas sur le trottoir et demeure à 1,5 mètre, ou moins, de celui-ci.
- Le moment critique est atteint lorsque le tracteur se trouve au point le plus aigu du virage par rapport à la remorque, puisque la vision dans le rétroviseur extérieur droit est limitée.
- Diriger le tracteur dans la voie en bordure et la remorque suivra. Le virage doit se terminer en entrant dans la voie en bordure.
- Arrêter le clignotant.



Virage à droite avec approche prolongée

À utiliser lorsqu'il y a de la circulation dans la rue d'approche et que la rue dans laquelle le conducteur veut tourner est large et qu'il a amplement d'espace pour manœuvrer.

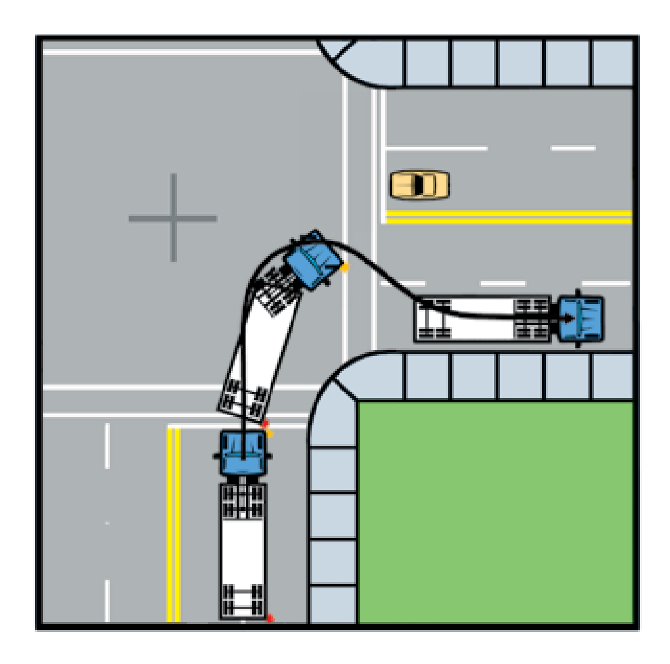


Le virage à droite avec approche prolongée s'effectue de la façon suivante :

- Approcher dans la voie en bordure ou dans la voie la plus proche du côté droit de la route.
- À environ 30 mètres de l'intersection (à 150 mètres, à l'extérieur des agglomérations), actionner le clignotant droit.
- Regarder dans les rétroviseurs pour établir la position des autres véhicules.
- Surveiller l'intersection afin d'éviter d'éventuels risques et prendre les précautions qui s'imposent.
- Diriger le véhicule directement dans l'intersection. Une fois qu'une bonne partie du véhicule se trouve dans l'intersection, amorcer le virage. Regarder dans le rétroviseur extérieur droit pour vérifier que les roues arrière n'empiètent pas sur le trottoir mais demeurent à 1,5 mètre, ou moins, de celui-ci. Poursuivre le virage jusqu'à ce que le véhicule se trouve entièrement dans l'autre rue et compléter le virage dans la voie la plus proche de la bordure.
- Arrêter le clignotant.

Virage à droite en chevauchant les voies

Cette méthode ne doit être utilisée qu'en dernier recours. Elle peut s'avérer très dangereuse, car les automobilistes seraient tentés de dépasser le véhicule du côté droit, et peut aussi être source de confusion pour les autres conducteurs. Utiliser cette méthode lorsque la rue dans laquelle le véhicule doit tourner est très étroite ou n'offre qu'une marge de manœuvre limitée.

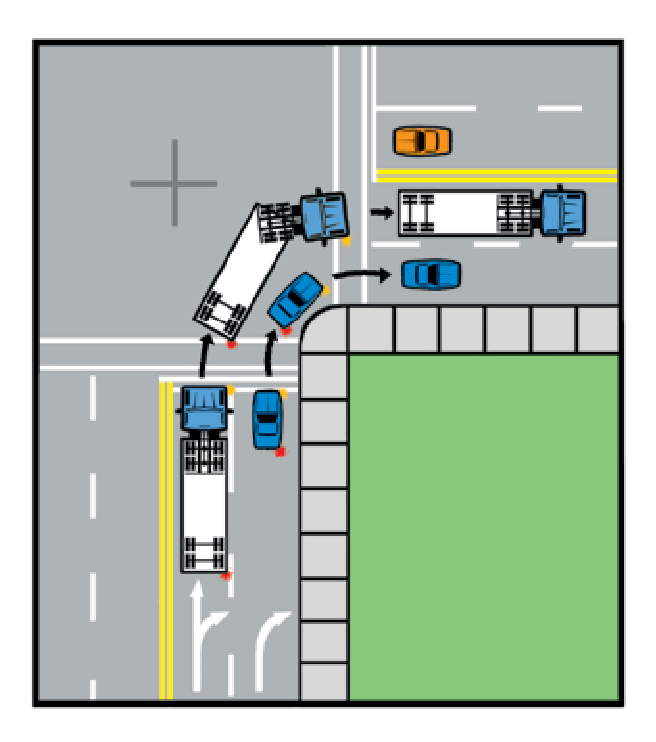


Le virage à droite en chevauchant les voies s'effectue de la façon suivante :

- S'approcher dans la voie en bordure ou dans la voie la plus proche du côté droit de la route.
- À environ 30 mètres de l'intersection (à 150 mètres, à l'extérieur des agglomérations), actionner le clignotant droit.
- Regarder dans les rétroviseurs pour établir la position des autres véhicules. Si la voie est libre, déplacer le véhicule dans la voie de gauche juste assez pour pouvoir effectuer le virage sans danger.
- En abordant l'intersection, tourner le volant vers la droite. Continuer de surveiller l'intersection afin d'éviter d'éventuels risques, et veiller à ce que la remorque n'empiète pas sur le trottoir et demeure à 1,5 mètre, ou moins, de celui-ci.
- Le moment critique est atteint lorsque le tracteur se trouve au point le plus aigu du virage par rapport à la remorque, puisque la vision dans le rétroviseur extérieur droit est limitée.
- Diriger le tracteur dans la voie en bordure et la remorque suivra. Le virage doit se terminer en entrant dans la voie en bordure.
- Arrêter le clignotant.

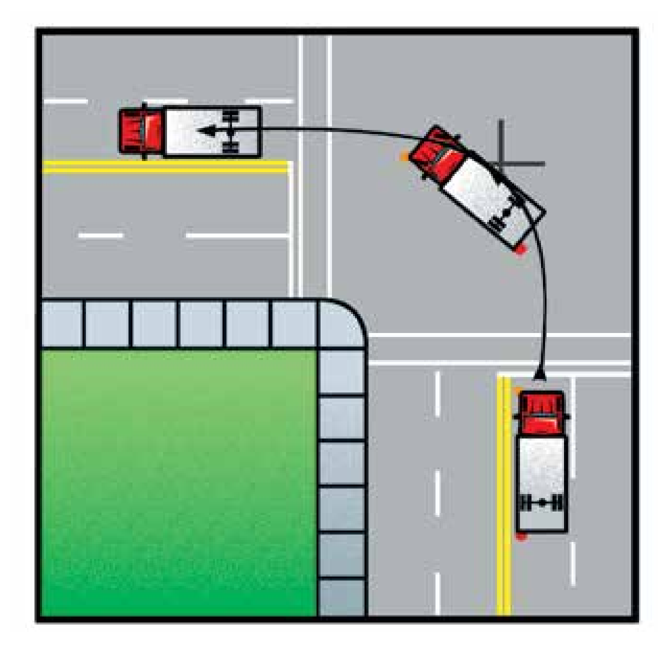
Dans toute la mesure du possible, les virages doivent s'effectuer à partir de la voie appropriée. Lorsqu'il faut que le véhicule traverse les lignes qui démarquent les voies ou la ligne médiane pour effectuer des virages serrés, il incombe au conducteur de s'assurer de pouvoir effectuer cette manœuvre en toute sécurité et sans nuire aux autres automobilistes.

S'il y a deux voies côte à côte et que les panneaux indiquent que les virages à droite sont permis à partir de l'une ou l'autre de ces voies, il est conseillé d'effectuer le virage à partir de la voie le plus à gauche. Le conducteur profitera ainsi d'un rayon de virage plus large et n'aura pas à se soucier de la circulation à gauche du véhicule.



Virages à gauche

Au moment d'effectuer un virage à gauche, le conducteur doit tenir compte du déplacement latéral de la partie arrière du véhicule ou de la remorque. Il doit aussi veiller à ce que la remorque n'entre pas en collision avec un véhicule immobilisé sur la chaussée ou avec le terre-plein de la route dans laquelle il veut s'engager.



Il existe différentes méthodes pour effectuer un virage à gauche, le conducteur doit choisir en tenant compte de la circulation sur la route, de la largeur des rues et des obstacles qui pourraient se trouver à proximité de l'intersection (les poteaux de lignes électriques, les poteaux indicateurs, les lampadaires, etc.). Le conducteur d'un camion peut emprunter toute partie libre de la route, à condition de ne pas nuire aux autres automobilistes. La remorque doit demeurer dans la voie ou la trajectoire qu'un véhicule automobile emprunterait normalement. Pendant un virage à gauche, les roues arrière du véhicule ou de la remorque doivent se trouver à gauche du centre de l'intersection.

Le conducteur devrait s'entraîner à effectuer des virages dans le véhicule qu'il conduira, car la dimension et la forme du véhicule auront une incidence sur la méthode choisie pour effectuer le virage.

Voici quelques méthodes pour effectuer un virage à gauche :

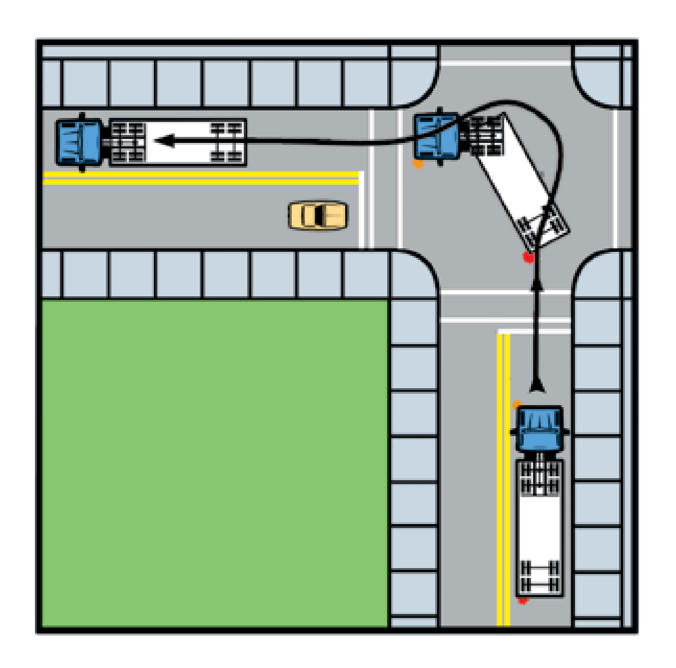
- contrebraquage à droite
- approche prolongée
- chevauchement des voies

La description de chacune de ces façons suit ci-après.

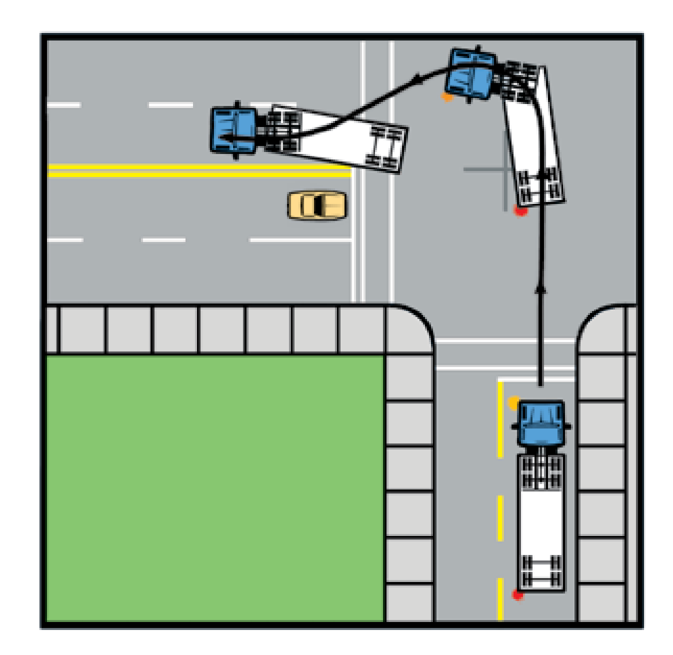
Virage à gauche par contrebraquage à droite

À utiliser lorsque l'espace de manœuvre se limite à l'intersection. Le virage à gauche par contrebraquage à droite s'effectue de la façon suivante :

- Approcher dans la voie la plus proche de la ligne médiane ou du terre-plein.
- À environ 30 mètres de l'intersection (à 150 mètres, à l'extérieur des agglomérations), actionner le clignotant gauche.
- Regarder dans les rétroviseurs pour établir la position des autres véhicules.
- S'il faut s'arrêter à un feu rouge à l'intersection, s'arrêtez assez loin pour pouvoir effectuer le virage.
- En s'approchant de l'intersection, s'assurer qu'il n'y a pas de véhicules à côté de vous et, une fois que le tracteur est dans l'intersection, diriger le véhicule vers la droite. Le tracteur se déplacera vers la droite. Surveiller la remorque. Aussitôt qu'elle commence à se déplacer vers la voie de droite et que le virage semble possible, braquer rapidement à gauche. Continuer de surveiller l'intersection afin d'éviter d'éventuels risques, et veiller à ce que la remorque n'empiète pas sur le terre-plein ni n'entre en collision avec des véhicules immobilisés sur la chaussée.
- Le moment critique est atteint lorsque le tracteur se trouve au point le plus aigu du virage par rapport à la remorque, puisque la vision dans le rétroviseur extérieur gauche est limitée.



- Diriger le tracteur dans la voie la plus proche de la ligne médiane ou du terre-plein et la remorque suivra. Le virage doit se terminer en entrant dans cette voie.
- Arrêter le clignotant.



Virage à gauche avec approche prolongée

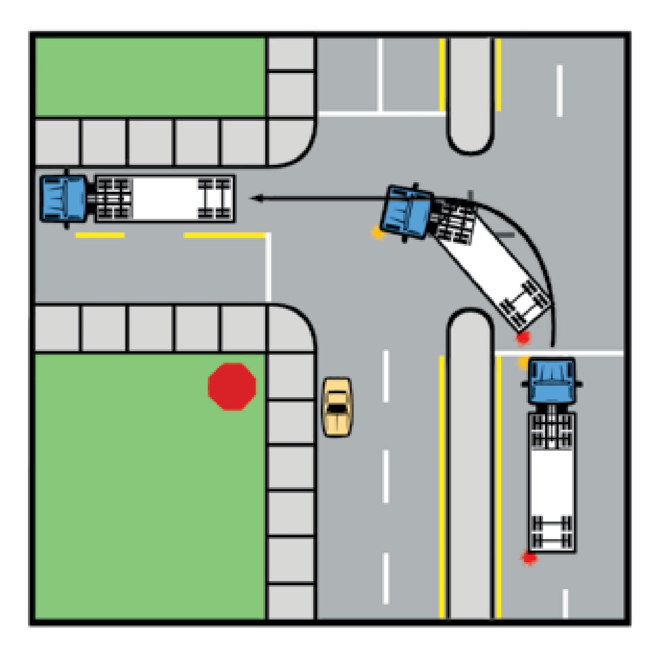
À utiliser lorsqu'il y a de la circulation dans la rue d'approche et que la rue dans laquelle le conducteur veut tourner est large et qu'il a amplement d'espace pour manœuvrer.

Le virage à gauche avec approche prolongée s'effectue de la façon suivante :

- Approcher dans la voie médiane ou dans la voie la plus proche du centre de la route.
- À environ 30 mètres de l'intersection (à 150 mètres, à l'extérieur des agglomérations), actionner le clignotant gauche.
- Regarder dans les rétroviseurs pour établir la position des autres véhicules.
- Surveiller l'intersection afin d'éviter d'éventuels risques et prendre les précautions qui s'imposent.
- Diriger le véhicule directement dans l'intersection et, une fois qu'une bonne partie du véhicule se trouve dans l'intersection, amorcer le virage. Regarder dans le rétroviseur extérieur gauche pour vérifier que les roues arrière n'empiètent pas sur le terre-plein ni n'entrent en collision avec d'autres véhicules. Poursuivre jusqu'à ce que le véhicule entier ait dépassé le coin de la rue et compléter le virage dans la voie la plus proche du centre de la route ou du terre-plein.
- Arrêter le clignotant.

Virage à gauche en chevauchant les voies

Cette méthode ne doit être utilisée qu'en dernier recours. Elle peut s'avérer très dangereuse, car les automobilistes seraient tentés de dépasser le véhicule du côté gauche, et peut aussi être source de confusion pour les autres conducteurs. Utiliser cette méthode lorsque la rue dans laquelle le véhicule doit tourner est très étroite ou n'offre qu'une marge de manœuvre limitée.

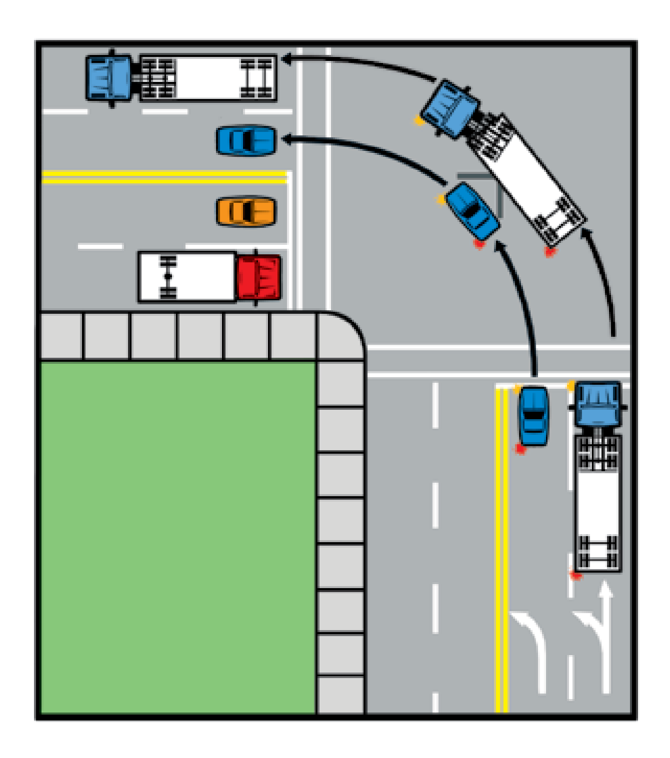


Le virage à gauche en chevauchant les voies s'effectue de la façon suivante :

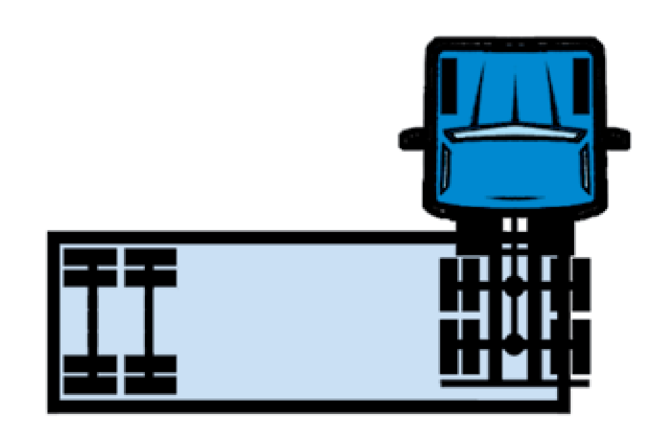
- Approcher dans la voie médiane ou dans la voie la plus proche du centre de la route.
- À environ 30 mètres de l'intersection (à 150 mètres, à l'extérieur des agglomérations), actionner le clignotant gauche.
- Regarder dans les rétroviseurs pour établir la position des autres véhicules. Si la voie est libre, déplacer le véhicule dans la voie de droite juste assez pour pouvoir effectuer le virage sans danger.
- En pénétrant dans l'intersection, tourner le volant vers la gauche. Continuer de surveiller l'intersection afin d'éviter d'éventuels risques, et veiller à ce que la remorque ne heurte pas d'autres véhicules ni que ses roues n'empiètent sur le terre-plein. Veiller aussi à ce que les roues n'empiètent pas sur la bordure de la rue dans laquelle le véhicule s'engage.
- Le moment critique est atteint lorsque le tracteur se trouve au point le plus aigu du virage par rapport à la remorque, puisque la vision dans le rétroviseur extérieur gauche est limitée.
- Diriger le tracteur dans la voie la plus proche du centre de la route et la remorque suivra. Le virage doit se terminer en entrant dans cette voie.

Dans toute la mesure du possible, les virages doivent s'effectuer à partir de la voie appropriée. Lorsque le conducteur doit traverser les lignes qui démarquent les voies ou la ligne médiane pour effectuer un virage serré, il est responsable de s'assurer de pouvoir effectuer cette manœuvre en toute sécurité et sans nuire aux autres automobilistes.

S'il y a deux voies côte-à-côte et que les panneaux indiquent que les virages à gauche sont permis à partir de l'une ou l'autre de ces voies, il est conseillé d'effectuer le virage à partir de la voie le plus à droite. Le conducteur profitera ainsi d'un rayon de virage plus large et n'aura pas à se soucier de la circulation à la droite du véhicule.



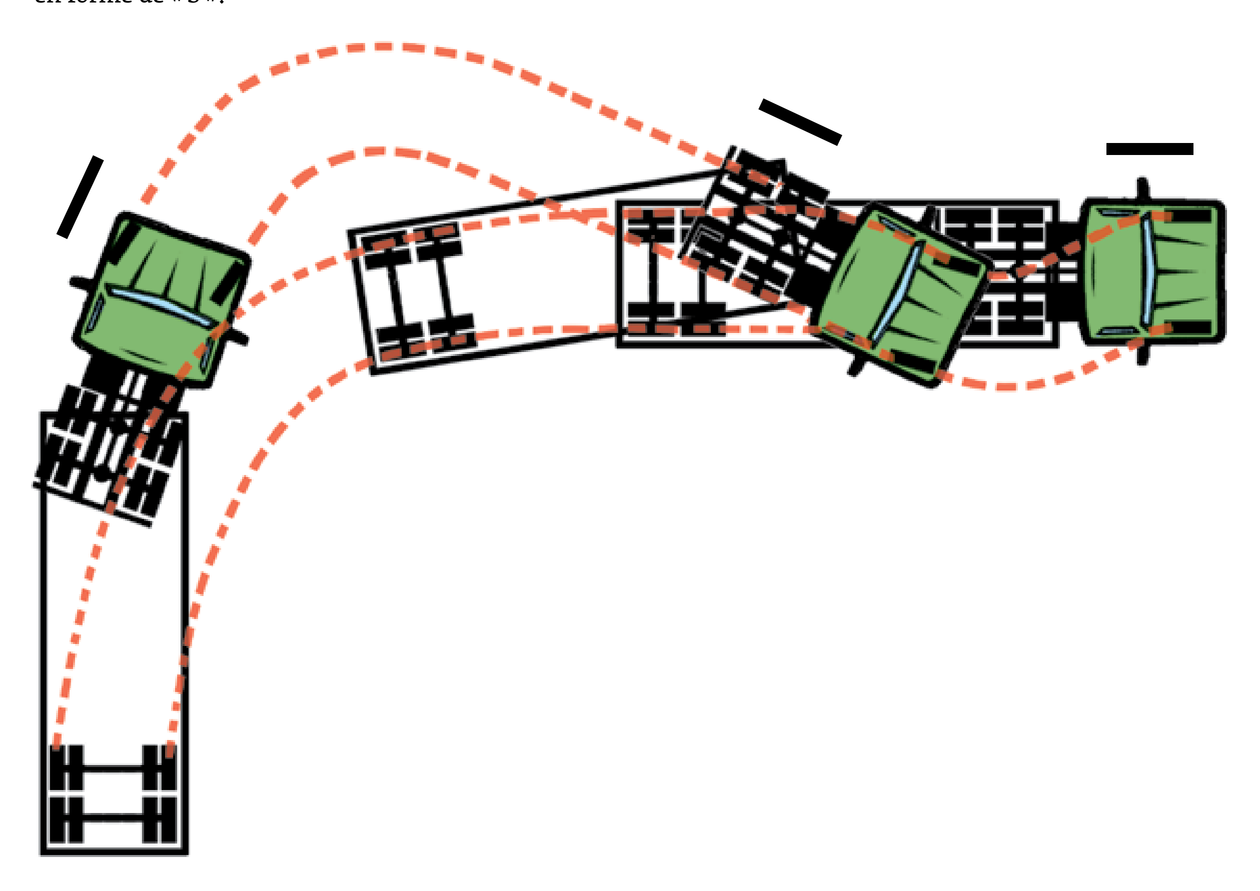
Braquage en marche arrière



Le braquage d'un camion porteur en marche arrière se fait de la même façon que celui d'une voiture de tourisme.

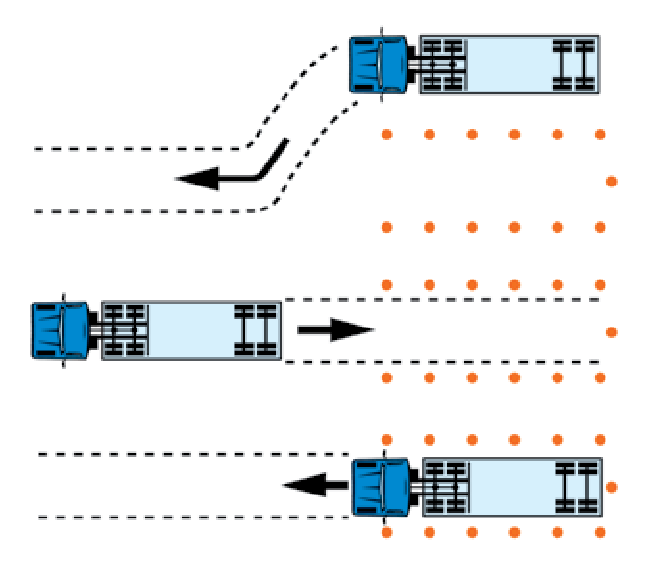
Pour reculer un tracteur et sa semi-remorque, il faut tourner les roues avant dans le sens opposé à la direction dans laquelle on veut diriger l'arrière de la remorque. Pour ce faire, il faut placer sa main sur la partie inférieure du volant et le tourner dans la direction que la remorque doit emprunter.

Une fois que la remorque a amorcé son trajet dans la direction souhaitée, il faut garder le trajet du tracteur aligné avec celui de la remorque, sinon on risque la mise en portefeuille. Une fois que la remorque est assez engagée dans le rayon de virage, il faut ramener le volant du tracteur vers le centre afin de pouvoir suivre le trajet de la remorque. Le trajet type d'un tracteur et d'une remorque dans un virage en marche arrière est en forme de « S ».



Marche arrière en ligne droite

Tout conducteur qui se présente pour une épreuve de conduite la classe 1 aura à faire une manœuvre de marche arrière en ligne droite. Ce test permet d'évaluer la capacité du conducteur à exercer la maîtrise de base de son véhicule et à déterminer la position de celui-ci par rapport à d'autres objets.



Le candidat disposera de cinq minutes pour faire une manoeuvre de marche arrière en ligne droite et pourra faire avancer le véhicule à trois reprises.

Le conducteur devra reculer son véhicule dans une zone désignée : deux lignes parallèles formées de cônes, espacées de 3,7 m (12 pi) et longues de 18,5 m (60 pi). Les lignes formées de cônes représentent deux remorques stationnées sur un quai de chargement et entre lesquelles le conducteur doit faire reculer sa remorque sans heurter un des cônes ou sortir des lignes parallèles formées par ceux-ci, ce qui équivaudrait à heurter une autre remorque. Une fois que le conducteur a immobilisé le véhicule, la partie arrière de la remorque doit se trouver à 1 m, ou moins, avant ou après le dernier cône.

Une fois la marche arrière terminée, le conducteur devra à nouveau sortir son véhicule de la zone désignée sans heurter de cônes et sans sortir des lignes parallèles.

Raccordement de véhicules

Les barres ou les systèmes d'attelage doivent respecter les dispositions du *Code de la route* et de ses règlements.

Les règlements exigent que le système soit suffisamment robuste pour maintenir les véhicules attachés ensemble et soit fixé à des parties intégrantes du châssis des véhicules. Si le poids nominal brut de la remorque est inférieur à 900 kilogrammes, le système d'attelage peut être fixé à une partie solide du châssis du véhicule remorqueur.

Sauf dans le cas d'un véhicule motorisé tirant une semi-remorque à poutre télescopique, la longueur de la barre ou du système d'attelage entre le véhicule motorisé et la remorque ne doit pas excéder cinq mètres.

Lorsqu'un système d'attelage de véhicules autre que l'ensemble sellette-cheville d'attelage d'une semi-remorque est utilisé, il faut se servir en même temps d'une chaîne auxiliaire de sécurité ou d'un câble métallique d'une solidité équivalente à celle du système d'attelage.

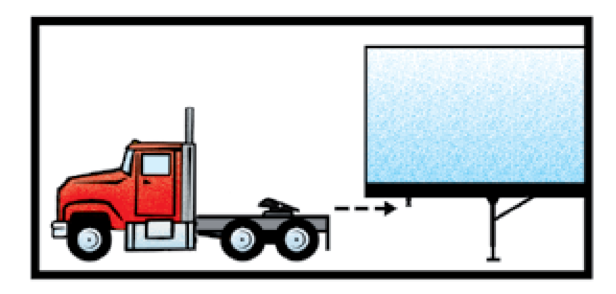
La remorque ne doit pas faire d'embardée ou zigzaguer de façon excessive lorsqu'elle est tirée par un véhicule motorisé. Si cela se produit, le conducteur doit ralentir et s'arrêter pour en déterminer la cause et faire en sorte que cette situation ne se répète pas.

Attelage d’un camion-tracteur et d’une remorque

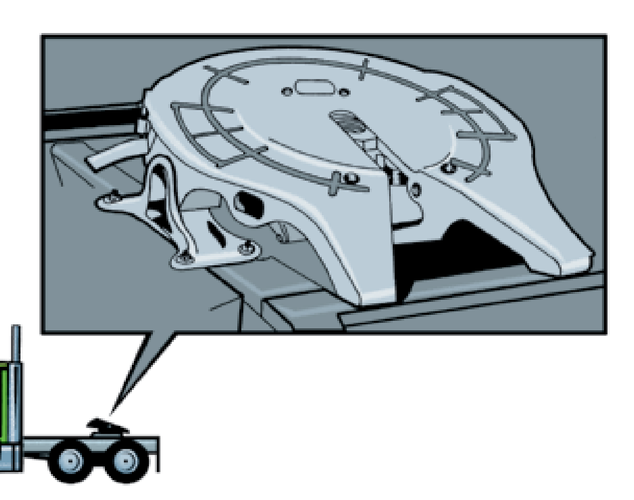
Avant d’atteler une remorque équipée de freins à air, il est important de s’assurer que celle-ci est bien solidement immobilisée. Si la remorque est équipée de freins à ressort et que le réservoir d’air a été vidé, les freins de la remorque demeureront serrés. Avant de laisser une remorque stationnée sans freins à ressort, il faut caler les roues pour empêcher qu’elle ne se déplace. La pression d’air dans le réservoir diminuera en fonction de l’importance des fuites dans le circuit. Si le réservoir d’air de la remorque se vide, les freins de la remorque se relâcheront.

Voici la marche à suivre recommandée pour atteler un camion-tracteur et une remorque :

1. Avant d’atteler la semi-remorque, inspecter l’état de la cheville d’attelage ainsi que de la jupe.
2. Reculer le tracteur en ligne droite vers la remorque, en s’assurant que la mâchoire de la sellette d’attelage s’aligne avec la jupe de la remorque.



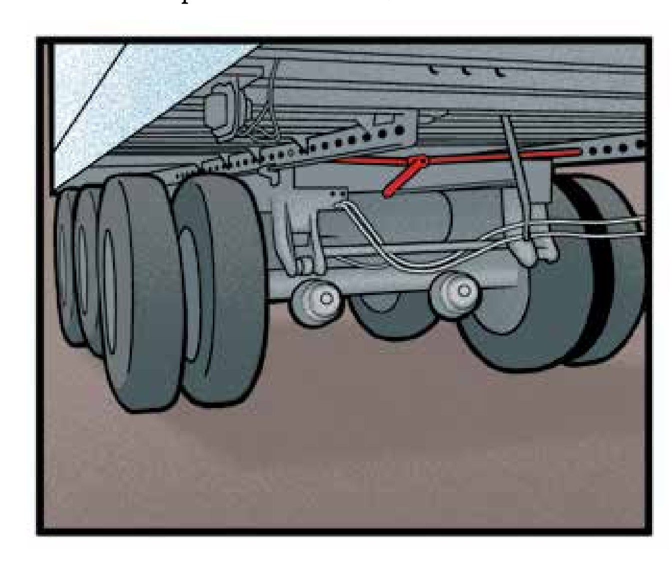
3. Arrêter avant que la sellette d’attelage n’entre en contact avec la jupe de la remorque.
4. Vérifier si l’ensemble sellette-cheville d’attelage est ouvert. Vérifier la hauteur de la sellette d’attelage par rapport à celle de la jupe de la remorque. Élever ou abaisser les béquilles de la remorque, selon le besoin.



5. Brancher les canalisations d’air du système de freinage et le cordon électrique à la remorque.



6. Vérifier si le chargement de la remorque est bien sécurisé et si personne ne se trouve dans la remorque ou derrière elle.



7. S’assurer que les barres ou chevilles de verrouillage des essieux coulissants en tandem sont en position.

8. Ouvrir le clapet de protection du tracteur pour alimenter la remorque en air comprimé. Faire fonctionner les freins de la remorque (vérifier s'ils se serrent) et puis les relâcher (s'ils ne se relâchent pas, les canalisations d'air pourraient être inversées).
9. Serrer de nouveau les freins de la remorque et reculer sous la remorque jusqu'à ce que la sellette d'attelage s'enclenche avec la cheville.
10. Les freins de la remorque étant serrés, tirer la remorque en donnant une légère saccade pour vérifier si l'ensemble sellette-cheville est verrouillé.
11. Mettre le frein de stationnement.
12. Regarder sous la remorque et vérifier si les mâchoires de la sellette d'attelage sont correctement refermées et si la remorque repose à plat sur la sellette.



13. Remonter les béquilles et replacer la manivelle dans le support de fixation. Dans le cas d'une remorque à suspension pneumatique, alimenter le coussin de suspension en air.

Dételage d'un camion-tracteur et d'une remorque

Voici la méthode approuvée à suivre pour dételer une remorque d'un camion-tracteur.

1. Serrer les freins de stationnement à ressort. (Dans les pentes, bloquer les roues de la remorque. Dans le cas de remorques non munies de freins de stationnement à ressort, toujours bloquer les roues.)
2. Vérifier l'endroit où les supports des béquilles se poseront sur le sol et s'assurer qu'il est assez solide pour soutenir le poids de la remorque. Au besoin, placer des blocs. Dans le cas de remorques munies d'une suspension pneumatique à commande manuelle, vider l'air des coussins de suspension. Sur certaines remorques, les coussins se dégonflent automatiquement lorsque le clapet d'alimentation de la remorque se ferme. Si les coussins de suspension ne sont pas dégonflés avant le dételage du camion et de la remorque, l'air pourrait lentement s'échapper et faire avancer la remorque, endommageant ainsi les béquilles.
3. Mettre la manivelle dans l'engrenage supérieur et abaisser les béquilles jusqu'à ce que les supports touchent le sol. Glisser ensuite la manivelle dans l'engrenage inférieur et tourner jusqu'à ce qu'une partie du poids de la remorque soit soulevée du camion.
4. Déverrouiller le dispositif d'accouplement de la sellette d'attelage.
5. Relâcher les freins de stationnement à ressort. Actionner les freins de la remorque à l'aide de la commande manuelle et avancer lentement jusqu'à ce que la cheville d'attelage de la remorque se détache de la sellette. Immobiliser le tracteur à cet endroit, de façon à ce que la remorque puisse toujours retomber sur le tracteur en cas de défaillance des béquilles.
6. Débrancher les canalisations d'air et le cordon électrique, et brancher les coupleurs rapides aux connecteurs d'extrémité (le cas échéant).
7. Faire avancer le tracteur jusqu'à ce qu'il soit éloigné de la remorque.

Dimensions des véhicules et des charges

Le *Code de la route* du Manitoba et ses règlements imposent des limitations de hauteur, de largeur, de longueur et de poids. Toutefois, des permis spéciaux peuvent être délivrés pour les véhicules transportant des charges dont la taille ou le poids dépassent les limites.

Avant de transporter des charges dont les dimensions dépassent les limites (excédent de largeur, de poids, de hauteur ou de longueur), le conducteur doit s'assurer d'être en possession des permis exigés. Les permis nécessaires pour transporter des charges sur les grandes routes sont délivrés conformément aux dispositions du *Code de la route* du Manitoba. Les permis autorisant le transport sur les routes d'une ville ou d'une municipalité sont délivrés par leurs administrations respectives.

Pour se procurer un permis ou des renseignements concernant les permis, s'adresser aux autorités provinciales ou municipalités :

Direction des Permis de transport et du développement
Téléphone : 204-945-3961
Sans frais : 1-877-812-0009

Le permis peut stipuler des mesures de sécurité additionnelles telles que drapeaux, panneaux, feux ou l'utilisation d'une voiture-pilote. Le conducteur doit se conformer à ces exigences.

Peu importe le type de permis ou d'autorisation, il faut respecter tous les panneaux de signalisation installés par Transports et Services gouvernementaux Manitoba qui indiquent les dimensions ou le poids de chargement maximum autorisé sur une section de route. Afin d'éviter d'endommager le véhicule et son chargement et, éventuellement, de blesser un usager de la route, le conducteur doit faire attention aux signaux de danger ci-contre.

Il importe de respecter ces panneaux de signalisation et de prendre les mesures appropriées, car au Manitoba, le conducteur ou la compagnie de transport sont responsables des dommages causés à une route ou une structure routière par leur véhicule ou sa cargaison.



Chaussée rétrécie des deux côtés (signal avancé)



Pont à une voie (signal avancé)



Limitation de hauteur (signal avancé)



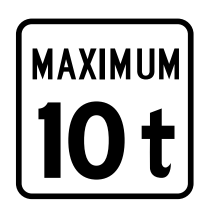
Panneaux qui indiquent les routes que les véhicules utilitaires sont autorisés à utiliser



Panneaux qui indiquent les routes que les véhicules utilitaires ne sont pas autorisés à utiliser



Panneaux qui indiquent une voie que les véhicules utilitaires ne sont pas autorisés à emprunter

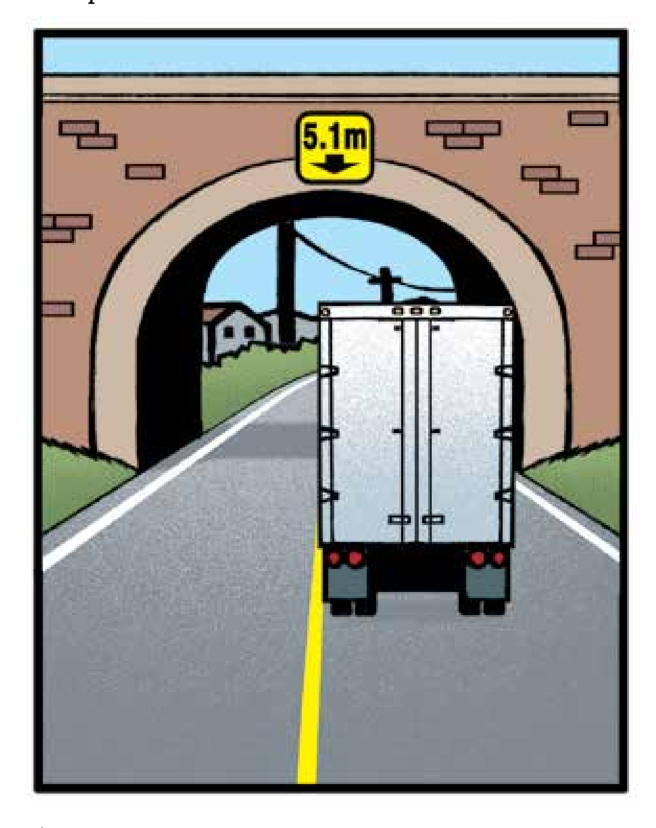


Panneaux qui indiquent des limitations de poids sur une route

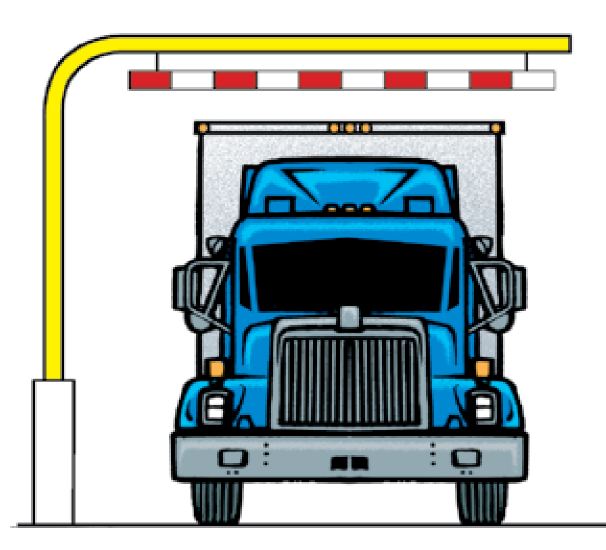
10 tonnes

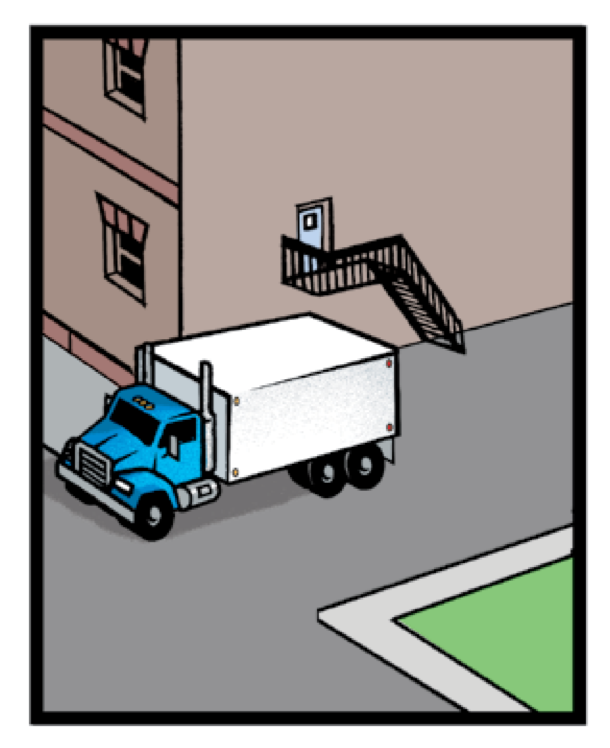
Hauteur

Le conducteur doit toujours connaître la hauteur du véhicule et de son chargement. Sauf indication contraire sur le permis, la hauteur maximale autorisée sur les routes est 4,15 mètres. La hauteur libre des passages souterrains et des tunnels est indiquée à l'avance.



À certains endroits, des barres de contrôle suspendues et des dispositifs d'avertissement permettent au conducteur de vérifier la hauteur de son véhicule.





Durant les mois d'hiver, l'épaisseur de la couche de neige sur la chaussée peut réduire la hauteur libre.

Faire particulièrement attention aux hauteurs libres restreintes non signalées. En voici quelques exemples :

- escaliers de secours dans un passage;
- portes de garage;
- auvents d'immeubles;
- fils aériens trop bas traversant une voie;
- branches d'arbres du terre-plein qui surplombent la chaussée.



Excédent de hauteur

Un permis spécial est exigé lorsque la hauteur dépasse 4,15 mètres. Ce permis n'est délivré que pour les chargements qui ne peuvent pas être divisés (indivisibles). Il n'est donc pas permis de transporter deux pièces de matériel empilées l'une sur l'autre et dépassant ainsi 4,15 mètres.

Les hauteurs libres maximales sur les ponts et les panneaux de signalisation détermineront la hauteur maximale autorisée par un permis spécial. Le permis doit être approuvé par Manitoba Telecom Services (MTS) si la hauteur totale dépasse 4,6 mètres. Si la hauteur totale dépasse 5,2 mètres, le permis doit aussi être approuvé par Hydro Manitoba.

Selon le *Code de la route*, le propriétaire et le conducteur d'un véhicule utilitaire peuvent être tous les deux tenus responsables des dommages causés à un passage supérieur si le conducteur n'a pas respecté la signalisation indiquant la hauteur permise.

Largeur

La largeur légale maximale d'un véhicule et de son chargement est de 2,6 mètres. Les véhicules transportant du foin, de la paille ou du fourrage en vrac peuvent avoir un chargement maximal de 3,7 mètres.

Les rétroviseurs latéraux et les feux de gabarit n'entrent pas dans la mesure de la largeur totale du véhicule, et peuvent dépasser de 20 centimètres de chaque côté la largeur du véhicule. Les dispositifs d'arrimage des chargements peuvent dépasser de 10 centimètres de chaque côté la largeur totale du véhicule.

Les conducteurs qui conduisent des véhicules larges doivent être particulièrement attentifs sur les ponts étroits, dans les passages exigus et sur les portions de route en construction.

En hiver, les conditions de conduite peuvent augmenter les risques dûs à la largeur d'un véhicule, particulièrement dans les régions où il y a d'importantes accumulations de neige. Dans de telles conditions, la première règle de sécurité consiste à réduire sa vitesse.

Excédent de largeur

Un permis spécial est exigé lorsque la largeur dépasse 2,6 mètres.

En règle générale, il faut, pour obtenir ce permis, que le chargement soit indivisible; il n'est donc pas permis de charger côte à côte deux pièces de matériel dépassant la norme de 2,6 mètres de largeur.

Lorsque la largeur excède 4,6 mètres, le véhicule doit être précédé et suivi de véhicules d'escorte conformes aux règlements du *Code de la route*. Le permis peut devoir être soumis à l'approbation des autorités locales.

Chargements saillants



Le panneau « D » ne doit être utilisé que lorsque le chargement transporté est d'une largeur excessive.

Longueur

La dernière dimension à considérer pour la conduite de gros véhicules en est la longueur. Par exemple, le conducteur d'un camion se prolongeant par un « surplomb » à l'arrière doit être particulièrement prudent sur les routes et dans les ruelles étroites lorsqu'il prend un virage serré. Il faut tenir compte de ce « surplomb » pour éviter de heurter certains objets : poteaux, voitures en stationnement, bâtiments, etc. Le conducteur est particulièrement attentif dans les espaces restreints.

Les longueurs légales varient selon le type de véhicule.

- Véhicule simple — 12,5 mètres.
- Ensemble de véhicules comprenant un camion ou une voiture tirant une remorque — 21,5 mètres.
- Ensemble tracteur-remorque avec chargement — 23 mètres.

Pour avoir une liste de longueurs maximales permises pour d'autres véhicules, s'adresser à la Direction des services chargés de la réglementation et de la sécurité des transports.

Excédent de longueur

En règle générale, les permis spéciaux ne sont délivrés que si la longueur est indivisible. Aucun permis n'est émis pour les chargements trop longs transportés sur un type de camion autre qu'une semi-remorque ou un autre ensemble de véhicules.

Lorsque sa longueur totale dépasse 30 mètres, le véhicule doit être suivi d'une voiture-pilote munie d'un équipement conforme au *Code de la route* et à ses règlements. Lorsque le véhicule tourne pour s'engager sur une route ou en sortir, la manœuvre doit être signalée à l'aide de fanions.

Voitures-pilotes

Les voitures-pilotes sont utilisées pour avertir les conducteurs qu'ils approchent d'un véhicule ou d'un chargement dont les dimensions dépassent les limites.

Lorsqu'un permis en matière de véhicules dont la taille dépasse les limites prescrites exige la présence d'une voiture-pilote, celle-ci doit être équipée d'un feu clignotant jaune et d'un panneau lumineux indiquant « WIDE LOAD » ou « D ».

Lorsqu'une voiture-pilote escorte un véhicule ou un chargement dont les dimensions dépassent les limites, son conducteur doit :

- sur une route à deux voies ou à quatre voies, précéder et suivre le véhicule ou le chargement en question d'au moins 100 mètres et d'au plus 500 mètres;
- sur une autoroute à quatre voies, suivre le véhicule ou le chargement en question d'au moins 100 mètres et d'au plus 500 mètres.

Les conducteurs doivent savoir que les véhicules ou les chargements dont les dimensions dépassent les limites peuvent représenter un danger, surtout lorsqu'on les dépasse sur une route à deux voies.





Poids

Au Manitoba, les véhicules sont classés selon leur poids nominal brut (PNBV), soit le poids combiné du véhicule et de son chargement. Le PNBV maximal autorisé est déterminé par divers éléments comme le nombre d'essieux, l'espacement entre les essieux, la dimension des pneus, etc. Il est illégal d'utiliser sur une route un véhicule dont le poids total en charge exercé sur un pneu dépasse la capacité prévue de ce pneu, ou dont le poids total en charge qui s'exerce sur l'unité essieu dépasse la capacité officielle de cette unité selon les caractéristiques établies par le fabricant de l'essieu, de la suspension et des freins. Il est également illégal d'utiliser sur une route une remorque dont le poids total en charge dépasse les caractéristiques établies par le fabricant. Pour connaître le poids total en charge autorisé pour un véhicule, veuillez vous adresser à la Réglementation des transports.

Excédent de poids

Il faut un permis quand les poids maximums indiqués dans le *Règlement sur les poids et dimensions des véhicules circulant sur les diverses catégories de routes* sont dépassés. Pour des renseignements supplémentaires concernant la politique de permis en matière de véhicules dont la taille ou le poids dépassent les limites prescrites, veuillez vous adresser au Bureau des permis.

Restrictions routières de printemps

Chaque année, le ministre des Transports et Services gouvernementaux Manitoba annonce la date d'entrée en vigueur des restrictions routières de printemps. Au printemps, lorsque le sol dégèle, la couche de base sur laquelle la route est construite s'amollira. S'il était permis aux camions de poids normal de circuler sur ces routes amollies, ils les endommageraient. C'est pourquoi on limite sur certaines routes le poids en charge pouvant être transporté. Des panneaux sur les bords des routes en question avertissent les conducteurs des limitations de poids.

Un conducteur qui se ferait arrêter au volant d'un véhicule lourd sur une telle route serait passible d'une amende dont le montant est calculé en fonction de la différence entre le poids réel et le poids autorisé.



Responsabilité relative aux véhicules surchargés en cas de dommages

En vertu du *Code de la route*, le propriétaire et le conducteur d'un véhicule surchargé sont conjointement responsables de tout dommage causé par le véhicule surchargé à toute partie d'une route.

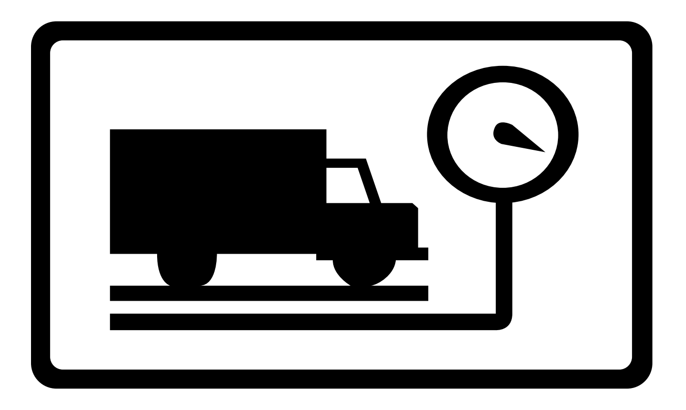
Ponts

À l'approche d'un pont, le conducteur doit lire les panneaux d'indication de limite de poids pour s'assurer que le poids total en charge de son véhicule et de son chargement n'excède pas le maximum indiqué.

Pour obtenir des renseignements plus détaillés sur la réglementation en matière de taille et de poids pour les différents groupes d'essieux, s'adresser à la Réglementation des transports.

Postes de pesage

Tout camion ou ensemble de véhicules dont le poids nominal brut est de 4 500 kilogrammes ou plus doit se diriger vers le poste de pesage, ainsi que l'indiquent les panneaux.



On trouve des postes de pesage dans toute la province, précédés de panneaux indiquant aux conducteurs de s'y arrêter.

Au poste, les essieux sont pesés et les dimensions du véhicule et de son chargement sont mesurées. Pendant l'opération, on vérifie aussi le permis du conducteur, le livre de bord, les permis, l'immatriculation du véhicule, son état mécanique et l'arrimage du chargement.

Que le poste de pesage soit fixe ou mobile, le conducteur doit s'y rendre selon les instructions des panneaux ou à la demande d'un agent de la paix.

Charges et méthodes de chargement

Répartition du poids

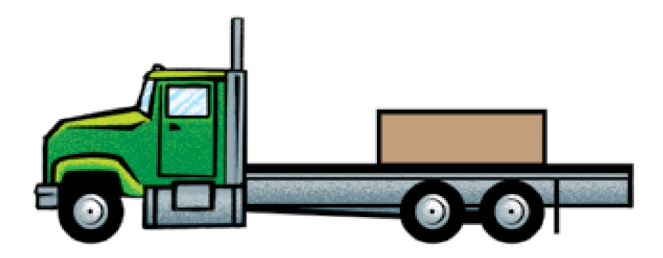
La répartition du poids du chargement a un effet direct sur la maniabilité du véhicule, ainsi que sur la durée des pneus, du châssis, de la suspension, des essieux et des roulements.

Même si le poids total ne dépasse pas la capacité totale de charge du véhicule, une mauvaise répartition peut surcharger un essieu ou un train de pneus. Le châssis peut souffrir d'une tension excessive qui provoquera une détérioration permanente et faussera la direction.

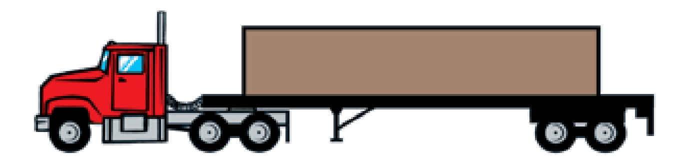
La répartition du poids dépendra de la nature du chargement. Un chargement fait d'une pièce unique ne présentera pas les mêmes problèmes qu'un chargement composé de plusieurs éléments.

Les schémas suivants indiquent une règle générale à suivre en matière de chargement, sans toutefois traiter de toutes les situations dans lesquelles un conducteur peut se trouver.

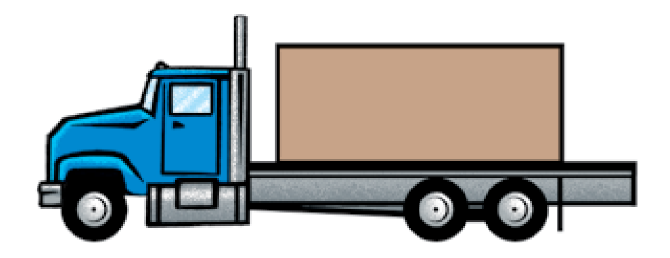
Si le chargement est lourd et compact, il doit être placé autant que possible vers l'arrière et dans le sens de sa longueur. Le gros du chargement doit porter sur l'essieu arrière pour que la répartition du poids sur les pneus soit équilibrée et que le châssis ne se déforme pas.



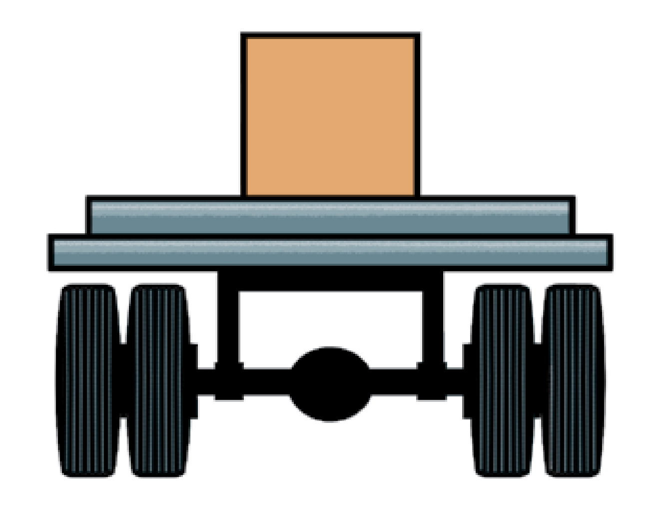
Pour transporter un chargement tel que celui illustré ci-dessous, il convient d'utiliser un ensemble de véhicules composé d'un tracteur et d'une remorque. Le choix du bon véhicule permet d'éviter d'endommager camion et pneus, et peut même éliminer le risque d'un accident grave.



Le chargement compact figurant sur le schéma ci-dessous devrait être placé juste devant l'essieu arrière, le côté le plus long reposant sur le plancher.



Dans ce chargement, le poids est réparti de façon égale sur l'ensemble des pneus arrière, ce qui évite au châssis de se tordre et de subir une tension. Un chargement uniforme réparti latéralement évite également une surcharge du carter de pont et des roulements.



Si le chargement est compact et très lourd, il ne doit pas être placé près de la cabine, car la répartition de la charge peut déformer le châssis, éventuellement de façon permanente. Cela surcharge également les pneus avant et peut même provoquer l'éclatement d'un pneu usé. Il en résultera aussi un raidissement de la direction.



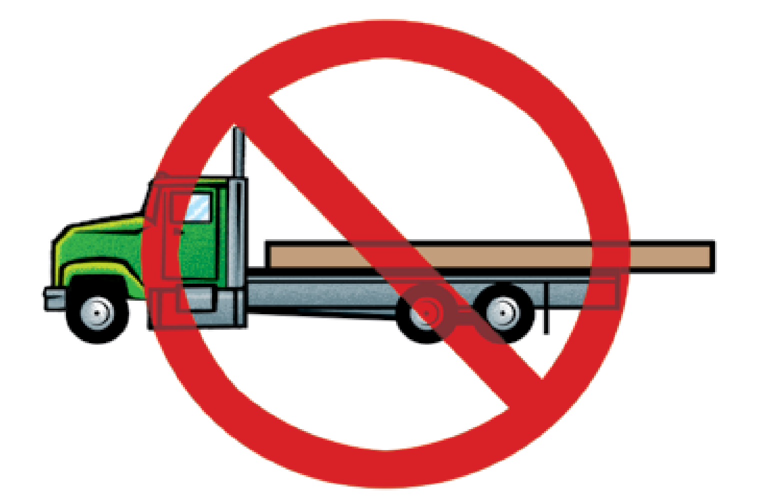
Ce genre de chargement ne doit jamais être permis. Il fait plier le châssis, surcharge fortement les pneus arrière et enlève suffisamment de poids sur les roues avant pour rendre la conduite presque impossible.



Si le chargement est très lourd, il ne doit pas être placé d'un seul côté. Cela surcharge les ressorts et les pneus de ce côté. Cette mauvaise répartition de la charge peut provoquer un blocage des roues au freinage, du côté moins chargé, et entraîner l'usure par aplatissement des pneus ou un dérapage sur une chaussée mouillée.

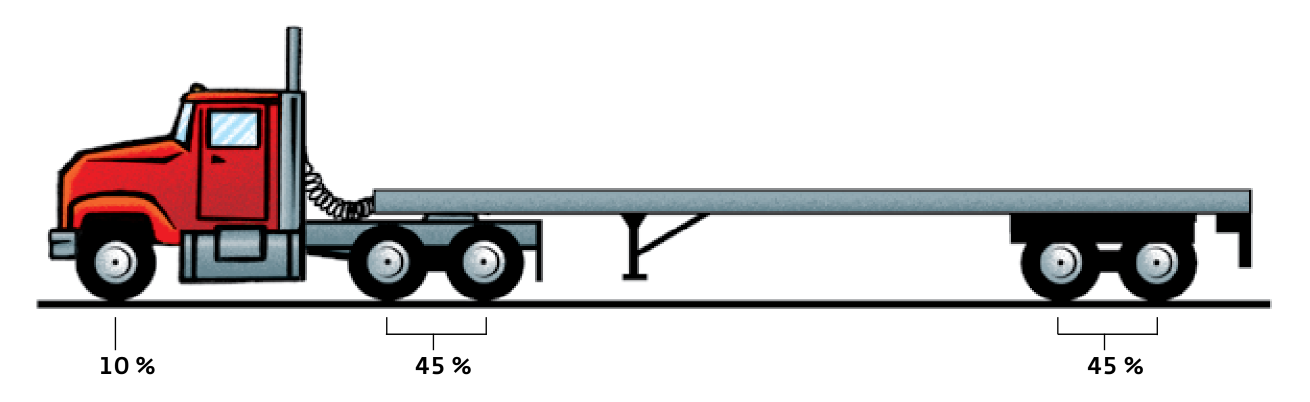


Ce genre de chargement résulte d'un mauvais choix de véhicule. Sur une route en mauvais état, un tel chargement risque de faire pivoter le camion sur ses roues arrière, décollant complètement les roues avant de la route.



Répartition approximative du poids total — Véhicule et charge utile

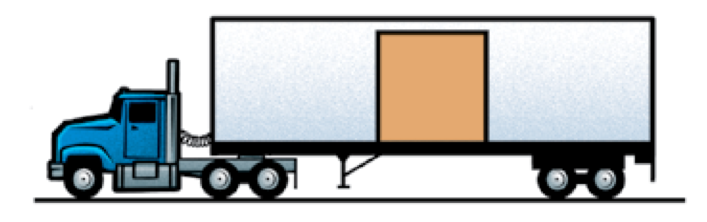
Comme l'indiquent les schémas précédents, les remorques sont également conçues pour permettre une répartition uniforme de la charge. La différence fondamentale entre la répartition de la charge sur les remorques et les camions est la suivante : le camion moyen est conçu de façon à ce qu'environ 90 pour cent de la charge utile repose sur les pneus arrière, contre 10 pour cent sur les pneus avant. Dans le cas des remorques, il faut répartir la charge de façon égale entre les pneus arrière et la sellette d'attelage, laquelle distribue sa charge au véhicule tracteur.



Les méthodes de répartition illustrées dans le schéma ci-dessous sont manifestement incorrectes. Dans le cas de la première remorque, le chargement lourd placé à l'arrière exerce une surcharge sur les pneus arrière de la remorque. Puisque pratiquement aucune charge ne repose sur la sellette d'attelage, les pneus arrière du tracteur pourraient glisser. La répartition du freinage sera également très inégale. Il ne faut évidemment jamais placer une charge près du panneau arrière, même si cela permet de rouler plus vite, car cela exercera une tension extrême sur l'équipement et pourrait entraîner un accident grave.



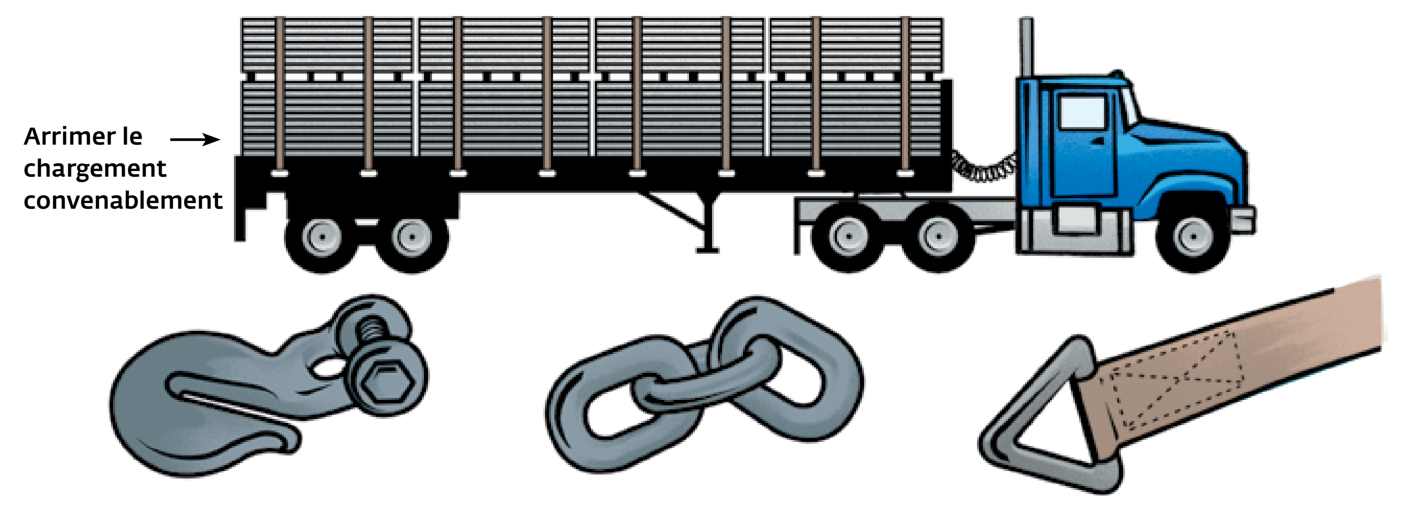
Il faut centrer la charge de façon à répartir le poids correctement sur toutes les roues. Le point central de répartition du poids d'un camion ordinaire (sans remorque) se situe à mi-chemin entre l'arrière de la cabine et le panneau arrière. Dans le cas d'un camion tractant une semi-remorque, ce point se situe approximativement au centre de la remorque.



Arrimage des chargements

Arrimez le chargement tout entier pour en éviter tout déplacement ou toute perte. Effectuez fréquemment des vérifications pour vous assurer que les dispositifs de fixation et les câbles d'arrimage ne se sont pas desserrés ou usés. Un chargement qui n'est pas solidement arrimé peut se déplacer vers l'avant lorsque le véhicule freine.

Pour de plus amples renseignements sur l'arrimage des cargaisons, veuillez communiquer avec le Service de la réglementation et de l'application de la législation au 204-945-3890.



Dispositifs d'arrimage

Les chargements composés de marchandises en vrac (copeaux de bois, papier, détritus, gravier, pierres, etc.) transportées dans des conteneurs ouverts doivent être recouverts d'une bâche pour éviter qu'elles ne se répandent sur la chaussée. Il faut régulièrement vérifier l'état des bâches, car jeter des objets sur la voie publique constitue une infraction et des accusations peuvent être portées contre le conducteur et le propriétaire du véhicule.

Les plateformes latérales de la caisse ou de la remorque doivent être nettoyées avant le départ. On évitera ainsi les éventuels dommages causés par des détritus tombés de la caisse ou de la remorque et qui seraient projetés contre d'autres véhicules.

Le Règlement sur l'arrimage des cargaisons adopte la norme n° 10 du *Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers* du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, qui énonce les exigences précises relatives à l'arrimage de chargements de grumes, de bois ouvré, de bobines de métal, de rouleaux de papier, de tuyaux de béton, de conteneurs intermodaux, de véhicules, de conteneurs de type « Roll-on / Roll-off » ou de type « Hook Lift », ainsi que de gros blocs de pierre. Le *Code* contient également des dispositions relatives à l'arrimage général et au confinement de tous les chargements. Tout conducteur ayant à transporter des marchandises doit connaître les normes précises qui existent en matière d'arrimage adéquat et sécuritaire des chargements.

Chargements saillants

Vérifiez le chargement et le matériel avant de prendre la route. Tout chargement trop large ou trop long exige un permis spécial et doit présenter les signaux d'avertissement requis.

En règle générale, un tel chargement ne peut être transporté que lorsqu'il fait jour. Certains chargements ne doivent pas excéder la longueur légale, mais peuvent dépasser du véhicule. S'ils dépassent de un mètre ou plus, ils doivent être munis d'un drapeau rouge mesurant au moins 30 cm^2, fixé à l'extrémité du chargement. Le drapeau doit être clairement visible d'une distance d'au moins 60 mètres derrière le véhicule.

La nuit, il doit y avoir une lumière rouge ou un réflecteur rouge tout au bout du chargement en saillie; cette lumière ou ce réflecteur doit être visible au conducteur de tout véhicule qui s'approche.

Il est interdit de transporter un objet quelconque qui dépasse de plus de plus d'un mètre le pare-chocs avant, à moins d'une autorisation spéciale figurant sur un permis.

Conduite de nuit — Véhicules à gabarit excessif

Si un permis accordé aux termes du *Code de la route* autorise le déplacement de nuit d'un véhicule à gabarit excessif, le véhicule doit être équipé des feux de gabarit décrits ci-après, lesquels feux doivent être installés sur la partie la plus élevée du véhicule et fonctionner continuellement pendant que le véhicule est conduit ou utilisé sur une route, à savoir :

1. deux lampes projetant chacune une lumière verte ou jaune visible des véhicules qui s'approchent de l'avant, les lampes étant installées à l'avant du véhicule, l'une du côté droit, l'autre du côté gauche;
2. deux lampes projetant chacune une lumière rouge visible des véhicules qui s'approchent de l'arrière, les lampes étant installées à l'arrière du véhicule, l'une du côté droit, l'autre du côté gauche;
3. deux lampes projetant chacune une lumière verte ou jaune visible des véhicules qui s'approchent de l'avant, ainsi qu'une lumière rouge visible des véhicules qui s'approchent de l'arrière, l'une des lampes étant installée sur la partie du véhicule ou du chargement qui fait le plus saillie du côté droit et l'autre sur la partie du véhicule ou du chargement qui fait le plus saillie du côté gauche.

Matériel agricole

Lorsque vous conduisez à la campagne, faites attention au matériel agricole qui peut circuler d'un champ à l'autre. De nombreuses machines agricoles sont très grosses et ont des formes inhabituelles et les tracteurs, les moissonneuses-batteuses et les autres machines agricoles se déplacent très lentement, ne pouvant dépasser 40 km/h. Les conducteurs doivent savoir qu'en conduisant à la vitesse normale, ils se rapprocheront de ces véhicules en un laps de temps très court. De plus, les machines agricoles prennent parfois plus de la moitié de la largeur de la route et lorsqu'ils traversent un pont, ils peuvent en prendre la largeur complète. La chose la plus importante à faire lorsque vous vous rapprochez de machines agricoles est de ralentir à l'avance. Quand vous les doublez ou que vous arrivez à leur hauteur, dépassez-les avec précaution en vérifiant leur largeur et leur longueur.



Rappelez-vous que vous devez être titulaire au minimum d'un permis de la classe 5 à l'étape intermédiaire pour conduire des machines lourdes et du matériel agricole sur les routes provinciales et sur les routes en zone urbaine. Ces véhicules comprennent les tracteurs, le matériel agricole automoteur tel que les moissonneuses-batteuses, et les machines lourdes telles que les pelles mécaniques, les grues, les chariots élévateurs à fourche et les niveleuses. Les routes provinciales et les routes en zone urbaine ne comprennent pas les routes municipales rurales, les voies de desserte ou les routes d'hiver contrôlées ou entretenues par une administration locale telle qu'une municipalité rurale.

Fixation du panneau arrière

Le panneau arrière du camion doit être fermé et fixé, sauf s'il faut transporter une pièce d'une longueur telle qu'elle oblige à laisser le panneau ouvert.

Transport de marchandises dangereuses

La législation fédérale et provinciale est en vigueur pour promouvoir la sécurité du public en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses. Les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux du Canada travaillent de concert avec l'industrie du transport afin de veiller à ce que les exigences en matière de transport de marchandises dangereuses soient les mêmes dans tout le pays et pour faire en sorte qu'elles s'appliquent à tous les moyens de transport, soit le transport par air, par eau, par route et par chemin de fer.

À n'importe quelle étape du trajet qu'une marchandise dangereuse doit suivre, toute personne ayant la charge d'un tel produit est responsable de l'aspect sécuritaire de son transport et doit garder à l'esprit les points suivants :

- Quiconque a la charge de marchandises dangereuses doit en faire rapport à une personne désignée dans les circonstances suivantes :
    - en cas de déversement, d'émission ou d'échappement de marchandises dangereuses d'un conteneur, d'un emballage ou d'un moyen de transport;
    - lorsqu'il est tenu de signaler une situation dangereuse ou un accident mettant en cause ce type de marchandises;
    - lorsque des marchandises expédiées appartenant à certaines classes de produits dangereux sont perdues, volées ou égarées;
    - lorsqu'il y a un retard dans la livraison de certains explosifs.
- Quiconque manipule, offre de transporter ou transporte des marchandises dangereuses doit être formé dans ce domaine ou doit accomplir ces tâches sous la surveillance directe d'une personne qualifiée. C'est l'employeur qui doit s'assurer que ses employés ont reçu une formation en ce qui concerne les marchandises dangereuses qui leur sont confiées. Lorsque la formation est terminée, la personne se voit décerner un certificat, qui doit être renouvelé tous les 36 mois.

L'expéditeur doit :

- fournir au transporteur initial toutes les marques de sécurité nécessaires, comme des plaques (indiquant le bon numéro ONU ou NA, ou le numéro d'identification du produit, selon le cas);
- il doit aussi lui fournir le document d'expédition ou le manifeste relatif aux déchets, lorsque la réglementation l'exige.

Le transporteur doit :

- afficher les marques de sécurité appropriées de la bonne façon et aux endroits prévus;
- remplacer toute marque de sécurité qui est endommagée ou perdue lorsque les marchandises à expédier sont confiées au transporteur;
- s'assurer que tous les documents nécessaires sont au complet et qu'ils accompagnent les marchandises expédiées; que tout changement dans le lot de marchandises qui lui a été confié est répertorié; que, lorsque les marchandises ne sont plus à sa charge, il remet au réceptionnaire copie de tous les documents nécessaires;
- charger et trier les marchandises en consignation si cela est nécessaire;
- refuser la consignation de produits dangereux qui ne respectent pas la réglementation;
- conserver les documents pendant deux ans.

Le destinataire doit :

- remplir et signer tous les documents nécessaires relatifs aux déchets et les transmettre aux autorités compétentes;
- satisfaire aux exigences de l'expéditeur lorsqu'il retourne des emballages, des conteneurs ou des véhicules vides qui n'ont pas été nettoyés ou purgés de manière à ce qu'ils ne présentent aucun danger.

Classification des marchandises dangereuses

La *Loi sur la manutention et le transport des marchandises dangereuses* prévoit la répartition de ces produits en neuf classes selon les risques possibles. Certaines de ces classes sont divisées en d'autres catégories qui précisent davantage les dangers. (Voir l'illustration à la page suivante.) Les règlements contiennent des listes de marchandises dangereuses qui énoncent leur appellation d'expédition, leur classification et leur numéro ONU, NA ou d'identification de produit. C'est le fabricant qui est responsable de la classification et, dans le cas des déchets dangereux, il s'agit du producteur. Il faut que la classification soit établie avant que l'on puisse expédier le produit.

Marques de sécurité

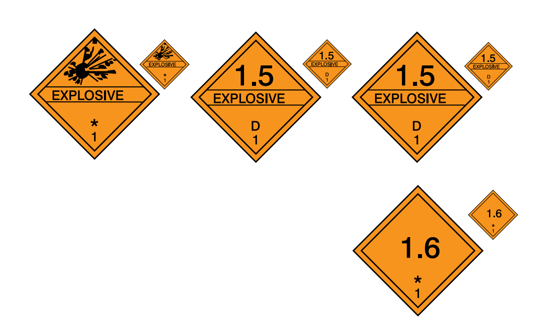
Les marques de sécurité servent à indiquer la présence de produits dangereux et à identifier leur classe de dangers. Les marques visibles sont généralement les étiquettes, les plaques et le numéro ONU, NA ou d'identification du produit.

Les étiquettes sont placées sur les paquets, les cylindres, les bidons et autres petits conteneurs.

Les plaques sont installées sur des conteneurs de grande dimension (capacité supérieure à 454 litres) et sur des unités de transport.

Les numéros ONU, NA ou d'identification de produit comportent quatre chiffres assignés à un produit particulier; p. ex., le numéro de l'essence correspond à ONU 1203. Il est obligatoire d'afficher un tel numéro sur une plaque dans le cas de marchandises dangereuses (n'appartenant pas aux classes 1 et 7) transportées en vrac ou visées par les règlements fédéraux.

Marques de sécurité



Classe 1 — Explosifs

1.1 Substance ou article qui présente un danger d'explosion en masse.

1.2 Substance ou article qui présente un danger de projection de fragments, mais non un danger d'explosion en masse.

1.3 Substance ou article qui présente un danger d'incendie, ainsi qu'un danger mineur de détonation ou un danger mineur de projection ou les deux, mais non un danger d'explosion en masse.

1.4 Substance ou article qui ne présente aucun danger important; les effets de l'explosion sont en grande partie limités à l'emballage et on ne doit prévoir ni projection ni fragments de taille appréciable à distance.

1.5 Substance très insensible qui néanmoins présente un danger d'explosion en masse comme les substances du point 1.1.

1.6 Substance extrêmement insensible qui ne présente pas un danger d'explosion en masse.



Classe 2 — Gaz

2.1 Gaz inflammable (rouge).

2.2 Gaz ininflammable (vert).

2.2 Gaz oxydant (jaune).

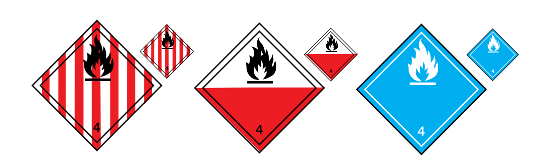
2.3 Gaz toxique (blanc).

2.4 Gaz corrosif (blanc avec illustration de bouteille de gaz comprimé).



Classe 3 — Liquides inflammables

Liquide avec un point d'éclair en vase clos égal ou inférieur à 61 °C.



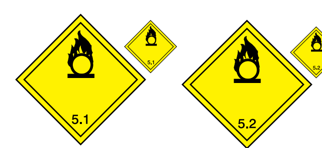
Classe 4 — Solides inflammables; substances qui peuvent s'enflammer spontanément; substances qui en contact avec l'eau émettent des gaz inflammables (matières réagissant au contact de l'eau)

4.1 Les solides qui, dans les conditions normales de transport, sont soit facilement combustibles, soit susceptibles de causer ou de favoriser un incendie sous l'effet du frottement ou de la chaleur qui subsiste après leur fabrication ou leur traitement, soit des matières autoréactives qui sont susceptibles de subir une réaction fortement exothermique, soit des explosifs flegmatisés susceptibles de détoner s'ils ne sont pas assez dilués afin d'éliminer leurs propriétés explosives.

4.2 Substance qui peut s'enflammer spontanément dans les conditions normales de transport ou, lorsqu'elle est en contact avec l'air, peut provoquer un échauffement spontané jusqu'au point d'inflammation.

4.3 Substance qui, en contact avec l'eau, émet des quantités dangereuses de gaz inflammable ou devient spontanément inflammable au contact avec l'eau ou la vapeur d'eau.

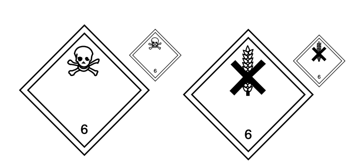
Marques de sécurité



Classe 5 — Substances comburantes et peroxydes organiques

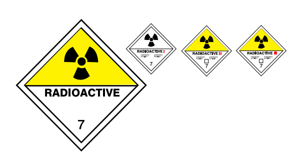
5.1 Substance qui provoque la combustion d'autres matières ou y contribue en formant de l'oxygène ou d'autres substances comburantes, que la substance elle-même soit combustible ou non.

5.2 Composé organique qui renferme la structure bivalente « -O-O- » qui est un fort agent comburant et qui peut se décomposer explosivement, qui peut être sensible à la chaleur, aux chocs ou à la friction, qui peut réagir dangereusement avec d'autres marchandises dangereuses ou qui peut causer des dommages aux yeux.



Classe 6 — Substances toxiques et substances infectieuses

6.1 Solide ou liquide qui est toxique par l'inhalation de ses vapeurs, par le contact avec l'épiderme ou par ingestion.



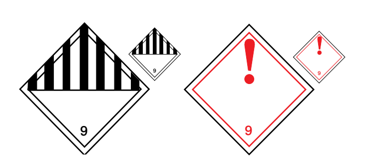
Classe 7 — Matières radioactives

Matières radioactives selon le sens de la *Loi sur le contrôle de l'énergie atomique* et dont l'activité est supérieure à 74 kBq/kg.



Classe 8 — Substances corrosives — Gaz inflammable

Substance qui provoque la nécrose visible de la peau ou qui corrode l'acier ou l'aluminium non cuirassé.



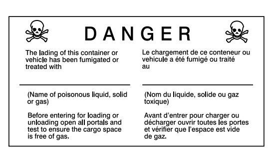
Classe 9 — Divers produits et substances

9.1 Divers matériaux dangereux; substance ou produit présentant des dangers suffisants pour justifier la réglementation de son transport, mais que l'on ne peut pas attribuer à l'une des autres classes.

9.2 Substance dangereuse pour l'environnement.

9.3 Déchets dangereux.

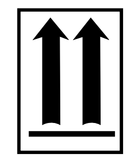
Plaques et étiquettes spéciales



Écriteau de fumigation



Exigences d'aération



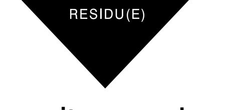
Sens du colis



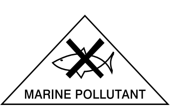
Exigences spéciales pour DPC



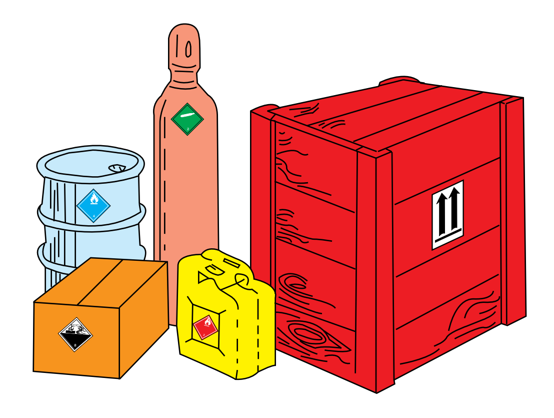
Exigence pour chargement mixte



Wagon-citerne seulement
Résidu après le déchargement

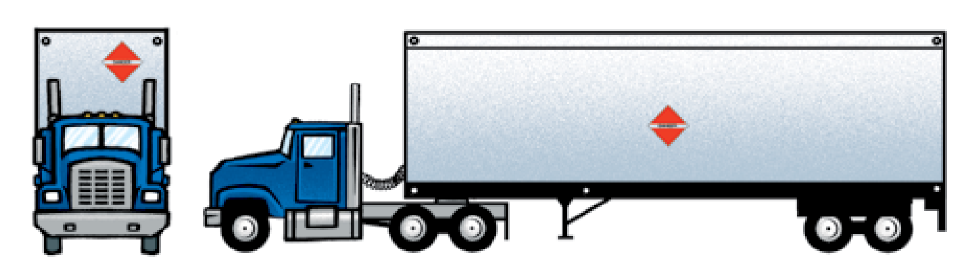


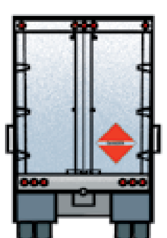
Polluant marin
Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78)



Le numéro d'identification du produit est requis pour les envois en vrac.

1203
3
3
1203

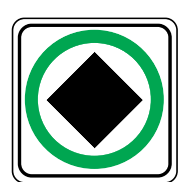




Itinéraires prévus pour le transport des marchandises dangereuses

Dans certaines villes et certains villages, des itinéraires sont parfois prévus pour le transport de marchandises dangereuses. Ils sont reconnaissables grâce à des panneaux indicateurs.

C'est par arrêté municipal que l'on autorise l'adoption d'itinéraires pour le transport de tels produits et il est possible de s'adresser aux autorités municipales pour connaître les détails d'un tel arrêté.




Documentation nécessaire

Des renseignements pertinents sur le document d'expédition contribuent à la manutention et au transport sécuritaires des marchandises dangereuses. Ils servent également à informer les personnes susceptibles de prendre des mesures à la suite de situations dangereuses ou d'accidents mettant en cause ce type de matières.

L'expéditeur doit veiller à ce que le document d'expédition contienne tous les renseignements requis dans l'ordre prévu; à ce qu'il soit signé et accompagné de tous les autres documents ou certificats nécessaires; et enfin, à ce qu'il soit remis au transporteur initial.

Aux termes des règlements, le document d'expédition doit se trouver aux endroits suivants pendant le transport :

- lorsque le conducteur est dans la cabine, une copie doit se trouver dans la cabine à portée de main du conducteur ou dans une pochette installée sur la portière du conducteur;
- lorsque le conducteur n'est pas dans la cabine, une copie doit se trouver sur le siège du conducteur ou dans la pochette installée sur la portière du conducteur;
- si l'unité de transport est un camion-remorque et que la remorque contenant les marchandises dangereuses est détachée et stationnée dans une zone prévue à cet effet, une copie du document d'expédition doit être confiée à la personne responsable de la zone de stationnement;
- dans les autres cas, il faut laisser le document dans un contenant accessible, identifiable et imperméable qui est solidement fixé à l'unité de transport.

Le transporteur doit également veiller à transmettre le document en même temps que les marchandises dangereuses au transporteur suivant ou au destinataire.

Sauf dans les cas où des marchandises dangereuses doivent être transportées à titre de « déchets » ou par air, tout document d'expédition est acceptable, pourvu qu'il respecte tous les critères prescrits par les règlements.

Lorsque les marchandises dangereuses sont déchargées mais qu'en raison de résidus laissés dans l'unité de transport, un danger persiste (p. ex., les transporteurs de combustible en vrac), la copie du document d'expédition destinée au transporteur doit, aux termes des règlements, porter une mention indiquant la présence de résidus et accompagner l'unité de transport jusqu'à ce qu'elle soit vidée, nettoyée ou purgée et qu'elle ne présente plus aucun risque.

La réglementation prévoit l'utilisation obligatoire d'un « manifeste » pour le transport de « déchets » dangereux. Les ministères fédéral ou provincial de l'environnement distribuent des brochures expliquant comment se procurer le manifeste et comment s'en servir.

Tous les véhicules affichant une plaque signalant la présence de produits dangereux doivent s'arrêter à tous les passages à niveau dépourvus de signalisation.

En cas de déversement ou d'autre accident impliquant des marchandises dangereuses, les conducteurs sont tenus d'avertir le service de police ou d'incendie le plus proche et, si l'accident a lieu au Manitoba, le bureau de Conservation Manitoba. Le fait de signaler un déversement le plus vite possible permet d'éviter des accidents graves.

En cas d'urgence, appeler CANUTEC (le Centre canadien d'urgence transport) à frais virés au 613-996-6666 ou *666 (tél. cellulaire). Si l'incident a lieu au Manitoba, appeler aussi le service téléphonique de secours de Conservation Manitoba au 204-945-4888 ou 204-944-4888 (24 heures sur 24).

Ne composer les numéros ci-dessus qu'en cas d'urgence.

Pour de plus amples renseignements sur la façon d'obtenir un certificat de formation, s'adresser à la Manitoba Trucking Association.

Pour des renseignements sur la manutention et le transport de marchandises dangereuses au Manitoba, s'adresser à :

Conservation Manitoba
Division de la surveillance environnementale
Région de Winnipeg
200, croissant Saulteaux
Winnipeg (Manitoba) R3J 3W3
Téléphone : 204-945-7025

Communiquer avec le bureau ci-dessus pour des renseignements seulement et non pour une intervention en cas d'urgence.

Pour des renseignements concernant les règlements en matière de transport de marchandises dangereuses, s'adresser au gouvernement du Canada, Transport de marchandises dangereuses, au 204-983-5969.

Transport d'explosifs

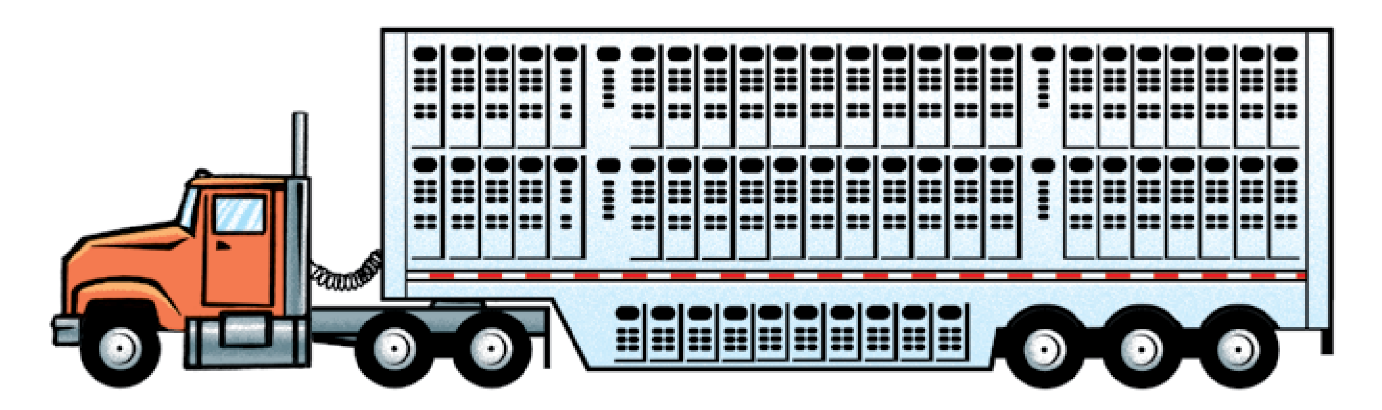


Selon le type d'explosif à transporter, un permis spécial peut être exigé. Pour des renseignements sur le transport d'explosifs, s'adresser au :

Gouvernement du Canada
Transport de marchandises dangereuses
344, rue Edmonton, bureau 204
Winnipeg (Manitoba)
Téléphone : 204-983-5969

Transport de bétail

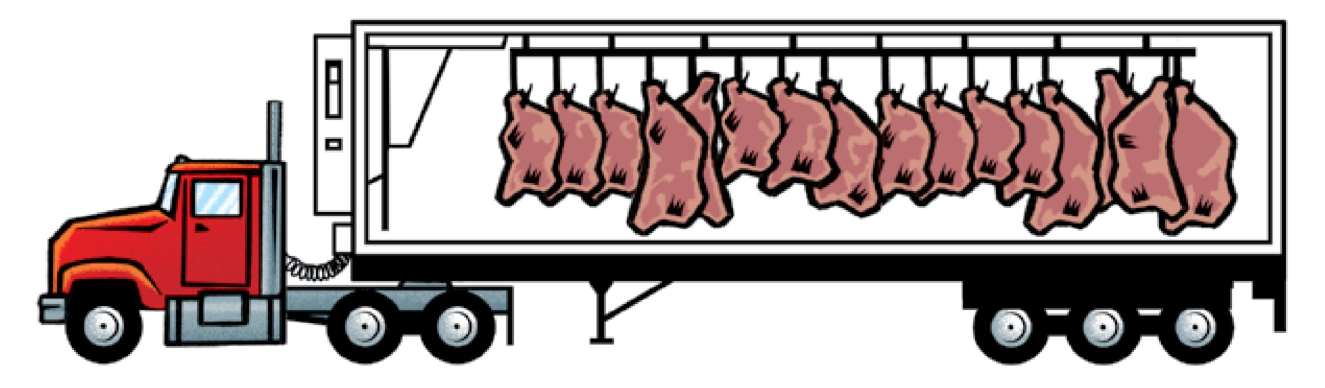
Le conducteur d'un véhicule transportant du bétail a la responsabilité de veiller à ce que le transport se déroule conformément aux conditions prévues dans le *Code de la route*.



Le conducteur d'un tel véhicule doit le tenir propre et éviter de le surcharger.

La loi interdit la cruauté vis-à-vis du bétail. Pendant le transport de bétail ou d'autres animaux dans un véhicule motorisé, personne ne doit permettre quelque dommage ou blessure que ce soit à un animal, ou transporter les animaux de façon à leur infliger une souffrance inutile. De plus, le véhicule servant à transporter le bétail doit être muni de cloisons permettant de regrouper les bêtes selon l'espèce, la classe, le type ou la taille.

Les animaux ont tendance à se déplacer vers l'avant et vers l'arrière, ainsi que vers les côtés, pour se maintenir en équilibre lorsqu'ils sont debout dans un véhicule en marche. Il est important que le conducteur tienne compte de ceci avant d'aborder un virage, car ces déplacements pourraient avoir pour effet de modifier le centre de gravité de son véhicule.



Transport de pièces de viande

Les pièces de viande suspendues dans un camion frigorifique peuvent être très instables en raison du centre de gravité très élevé du chargement. Les virages serrés et les variations de vitesse lors du freinage ou de l'accélération exigent une attention particulière de la part du conducteur pour garder la maîtrise du véhicule.

Transport de matières en vrac

L'expression « matières en vrac » signifie toute matière transportée non emballée. Par exemple, le sable, la terre, le gazon, les copeaux de bois représentent des catégories de matières qui sont habituellement transportées par camion à benne basculante. Dans la plupart des cas, les chargements de matières en vrac doivent être recouverts d'une bâche et le conducteur doit veiller à ce que rien ne tombe du véhicule. Il n'est pas nécessaire de recouvrir les chargements de neige, de terre ou de boue pendant le transport, à condition qu'aucune partie du chargement ne s'échappe du camion.

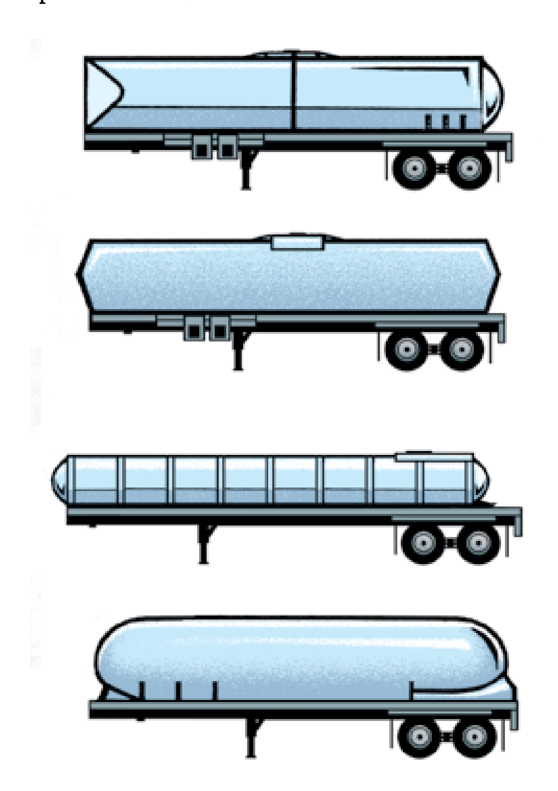
Transport des liquides

Le transport des liquides ou des gaz liquéfiés se fait par camion-citerne. Ce type de transport demande des habiletés particulières de la part du conducteur. Le mouvement du liquide dans la citerne et la hauteur du centre de gravité créent des conditions particulières de conduite. De même, le mouvement du liquide dans une citerne partiellement remplie peut avoir un effet direct sur la maniabilité et la maîtrise du véhicule.

Adapter sa conduite

Au moment d'un ralentissement ou d'un freinage du camion-citerne, le liquide se déplace tout d'abord de l'arrière vers l'avant, pour ensuite retourner vers l'arrière. Quand la vague ainsi formée heurte l'extrémité du réservoir, elle provoque une poussée dans la direction où elle se déplace. Si le véhicule circule sur une surface glissante, cette poussée peut provoquer le déplacement du véhicule et le mettre ainsi dans une situation dangereuse. Le conducteur doit en tout temps tenir compte de ces risques.

Il existe différents types de citernes, dont les citernes compartimentées.



Au moment du chargement ou du déchargement, le conducteur doit faire attention à la distribution du liquide dans les compartiments et éviter de mettre ou de laisser trop de poids à l'avant où à l'arrière du véhicule. Certaines citernes sont construites de façon à ce que les cloisons permettent la circulation entre les compartiments grâce à des trous dans les cloisons. Ces chicanes permettent de contrôler davantage le déplacement du liquide vers l'avant et vers l'arrière. Il faut cependant se souvenir que le mouvement latéral n'est pas arrêté pour autant et qu'il peut faire perdre au conducteur la maîtrise du véhicule et, dans des cas extrêmes, faire capoter le véhicule. Les conducteurs doivent donc prendre des précautions particulières dans les virages prononcés ou les virages aux intersections, surtout quand la citerne n'est que partiellement remplie.

Certains liquides prennent de l'expansion lorsqu'ils sont exposés à la chaleur. Il est donc important d'éviter de remplir la citerne à sa pleine capacité afin d'empêcher que le liquide ne déborde de la citerne ou l'endommage. On considère qu'un chargement atteint son point critique lorsque le réservoir est rempli à 70 pour cent de sa capacité.

Les conducteurs doivent connaître le poids et les caractéristiques des produits avant le chargement. Certains liquides comme l'acide ont une densité qui peut faire excéder les limites autorisées de poids. Il peut donc arriver qu'il faille ne remplir un réservoir que partiellement, afin de ne pas dépasser les limites autorisées.

Transport de substances sèches

Les camions transportant des substances sèches en vrac dans une citerne ont un centre de gravité élevé et une attention particulière doit être apportée dans les virages prononcés et les virages aux intersections. Les substances transportées peuvent se déplacer dans le réservoir et rendre le véhicule instable et difficile à maîtriser.

Train routier

Dans ce manuel, on appelle train routier un ensemble de véhicules composé d'un tracteur attelé à plus d'une remorque avec, parfois, un diabolo convertisseur.

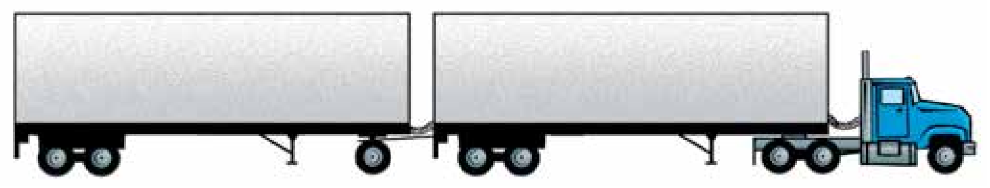
Ce type d'attelage est généralement plus difficile à conduire. Le poids, la taille et le nombre d'articulations ont une grande influence sur la maîtrise et la stabilité des véhicules. Pour diminuer les risques d'accident, le conducteur d'un train routier doit :

- éviter de faire des mouvements brusques avec le volant;
- rester vigilant en permanence pour ne pas avoir à changer de direction soudainement.

Si vous ne suivez pas ce conseil, vous risquez de déraper et de perdre la maîtrise du véhicule.

Les manœuvres et les techniques d'urgence suggérées pour les camions-remorques ne s'appliquent pas toujours très bien aux trains routiers. Les conducteurs de ces derniers devraient être formés à la procédure d'urgence recommandée pour ce genre de véhicules.

Les ensembles routiers composés de plus d'une remorque sont soumis à l'« amplification à l'arrière ». Il y a amplification à l'arrière quand l'accélération latérale du tracteur augmente pour les remorques à l'arrière. Le facteur d'amplification est de 2, ce qui signifie que l'accélération latérale du tracteur est doublée pour la remorque à l'arrière. Ce facteur peut augmenter dans des virages serrés, à un point tel que la remorque à l'arrière ne peut plus rester droite et bascule. Les conducteurs qui n'ont pas été formés à la conduite de trains routiers risquent de faire une manœuvre qui, selon eux, ne présente pas de danger, mais qui peut toutefois faire basculer la dernière remorque.



Risques de dérapage et de mise en portefeuille

La mise en portefeuille peut résulter de l'un des facteurs suivants :

- les roues arrière du tracteur dérapent en raison d'un freinage irrégulier ou d'une mauvaise adhérence;
- l'arrière du tracteur fait une embardée à la suite d'un freinage irrégulier, d'une chaussée très accidentée, de vents forts ou d'un brusque coup de volant;
- la dernière remorque pousse la première remorque en raison d'une mauvaise répartition du chargement et d'un brusque coup de frein.

Lorsque l'angle de la mise en portefeuille est supérieur à 15°, il est presque impossible de stabiliser le véhicule. Une fois le dérapage amorcé, si aucune mesure n'est prise pour y remédier, il suffit d'une seconde et demie pour atteindre le point critique, après quoi il est pratiquement impossible de redresser la situation.

La meilleure façon d'éviter ce problème, c'est d'être conscient des situations qui peuvent rapidement provoquer un dérapage ou une mise en portefeuille. Voici quelques-unes des situations les plus fréquentes :

- Virage amorcé trop rapidement, ce qui cause le dérapage de la dernière remorque.
- Freinage excessif au point de bloquer une roue.
- Mauvais réglage des freins.
- Coups de volant trop brusques au moment de changer de voie, ce qui peut faire faire une embardée à la remorque.
- Manque d'attention prêtée à la circulation devant soi, ce qui oblige à recourir à des manœuvres d'évitement.

Un conducteur de train routier est loin de la dernière remorque et, si l'on tient compte en plus des points d'attelage, il lui est difficile de sentir un dérapage arriver ou même de sentir l'embardée d'une remorque. Aussi, il doit fréquemment regarder dans ses rétroviseurs.

Chargement d'un train routier

Au moment de l'accouplement des remorques, la plus lourde doit être attelée au tracteur. Si le conducteur ne prend pas cette mesure de précaution, il risque de perdre la maîtrise de son véhicule.

Chaque remorque doit être chargée de façon à ce que le poids du chargement soit également réparti sur les essieux. Cela est essentiel pour le freinage, l'adhérence et la maîtrise du véhicule. De même, il faut répartir le poids de façon à ce que le centre de gravité soit aussi bas que possible, afin de réduire le risque d'instabilité et de renversement de la remorque.

Dépanneuses

Ces véhicules servent à réparer ou à remorquer d'autres véhicules. Si la dépanneuse a plus de deux essieux ou si le poids du véhicule remorqué est de 4 540 kilogrammes ou plus, un permis de classe 3 est nécessaire; sinon, un permis de classe 5 suffit. Toutes les dépanneuses doivent être équipées d'un phare clignotant ou giratoire jaune nettement visible à une distance de 150 mètres. Ce phare ne doit être actionné que pour signaler le lieu d'un accident ou qu'un véhicule est remorqué.

Lorsqu'une dépanneuse remorque un véhicule en panne, la distance entre les deux véhicules ne doit pas dépasser cinq mètres. Un dépanneur doit également dégager de la route les véhicules abandonnés ou endommagés pour permettre aux autres véhicules de circuler librement, et il doit aussi nettoyer tous les débris qui sont restés sur la route à la suite d'une collision.

Mettez à l'épreuve vos connaissances de la Section 3

À quel point avez-vous compris l'information contenue dans cette section du manuel? Les réponses aux questions ci-dessous se trouvent aux pages qui précèdent.

1. Quels facteurs déterminent l'importance du déplacement latéral d'un véhicule?
2. Quel danger y a-t-il à permettre aux roues arrière d'un véhicule de franchir la ligne médiane de la route en négociant un virage à gauche ou une courbe?
3. Quel danger y a-t-il à laisser les roues arrière empiéter sur le trottoir en faisant un virage à droite serré?
4. Quelles précautions le conducteur doit-il prendre avant de traverser la ligne médiane de la route pour négocier un virage à droite serré à partir d'un passage étroit?
5. Lorsqu'il est nécessaire d'occuper plus d'une voie pour négocier un virage serré, quelles précautions le conducteur doit-il prendre?
6. Quelles mesures préventives le conducteur doit-il prendre en négociant un virage à l'entrée d'un pont étroit?
7. Pourquoi est-il important que le conducteur connaisse la hauteur du véhicule et de son chargement?
8. Nommer quelques-unes des hauteurs libres restreintes qui peuvent ne pas être indiquées par un panneau d'avertissement.
9. Quelle est la hauteur maximale autorisée d'un véhicule et de son chargement?
10. Quels facteurs déterminent le poids nominal brut autorisé?
11. Les panneaux d'indication de limite de poids à l'approche des ponts, des viaducs et des tunnels s'appliquent-ils à tous les véhicules?
12. Tous les véhicules utilitaires sont-ils obligés de se diriger vers les postes de pesage?
13. Que faut-il se procurer avant de pouvoir transporter des chargements dont le poids et les dimensions excèdent les limites?
14. À quel bureau faut-il s'adresser si les dimensions du chargement dépassent les limites autorisées?
15. Peut-on afficher une enseigne « chargement saillant » même lorsque l'on n'en transporte pas?
16. Lorsque vous roulez la nuit, de quelle façon faut-il marquer les limites extérieures d'un chargement dont la largeur est excédentaire?
17. Que pourrait-il arriver à un chargement mal arrimé pendant un freinage?
18. Que peut-il arriver si l'on place trop de poids sur un train de roues ou sur un groupe essieu?
19. Dans le cas d'un camion sans remorque, faut-il placer la majeure partie du poids du chargement directement derrière la cabine, juste devant l'essieu arrière ou juste en arrière de celui-ci?
20. Dans le cas d'une semi-remorque, faut-il placer la majeure partie du poids du chargement directement au-dessus de la sellette d'attelage, en plein milieu de la remorque ou directement au-dessus de l'essieu de celle-ci?
21. Si un chargement tombe du véhicule, qui peut en être tenu responsable, le conducteur ou le propriétaire du véhicule?
22. Est-il nécessaire de recouvrir d'une bâche les chargements en vrac composés de copeaux de bois ou d'autres matériaux afin d'empêcher que le vent ne les emporte?
23. Dans quelles situations le véhicule d'escorte doit-il suivre le véhicule chargé?
24. Quelle est la largeur maximale autorisée d'un véhicule et de son chargement sur une route?
25. Quelle est la longueur maximale dont un chargement peut dépasser le pare-chocs avant d'un véhicule?
26. Lorsqu'on utilise un système d'attelage autre que l'ensemble sellette-cheville d'attelage pour raccorder des véhicules, faut-il utiliser en même temps une chaîne auxiliaire ou un câble métallique?
27. Sauf dans le cas d'une semi-remorque à poutre télescopique, quelle est la longueur maximale autorisée de la barre ou du système d'attelage entre les véhicules?
28. Pendant l'attelage d'un tracteur et d'une semi-remorque, faut-il brancher les canalisations d'air avant ou après que la sellette d'attelage se soit enclenchée avec la cheville?
29. Comment peut-on vérifier si les mâchoires de la sellette d'attelage se sont correctement refermées sur la cheville de la remorque?
30. Pour dételer un tracteur d'une semi-remorque, faut-il débrancher les canalisations d'air avant ou après que la sellette d'attelage se soit séparée de la cheville de la remorque?
31. Est-il nécessaire de caler les roues d'une remorque qui restera stationnée pendant un certain temps?

Notes

Section 4

Renseignements supplémentaires pour les conducteurs de véhicules des classes 2 et 4

Il est aussi recommandé d'étudier la Section 2 du présent manuel ainsi que le *Guide de l'automobiliste* du Manitoba.

Autobus

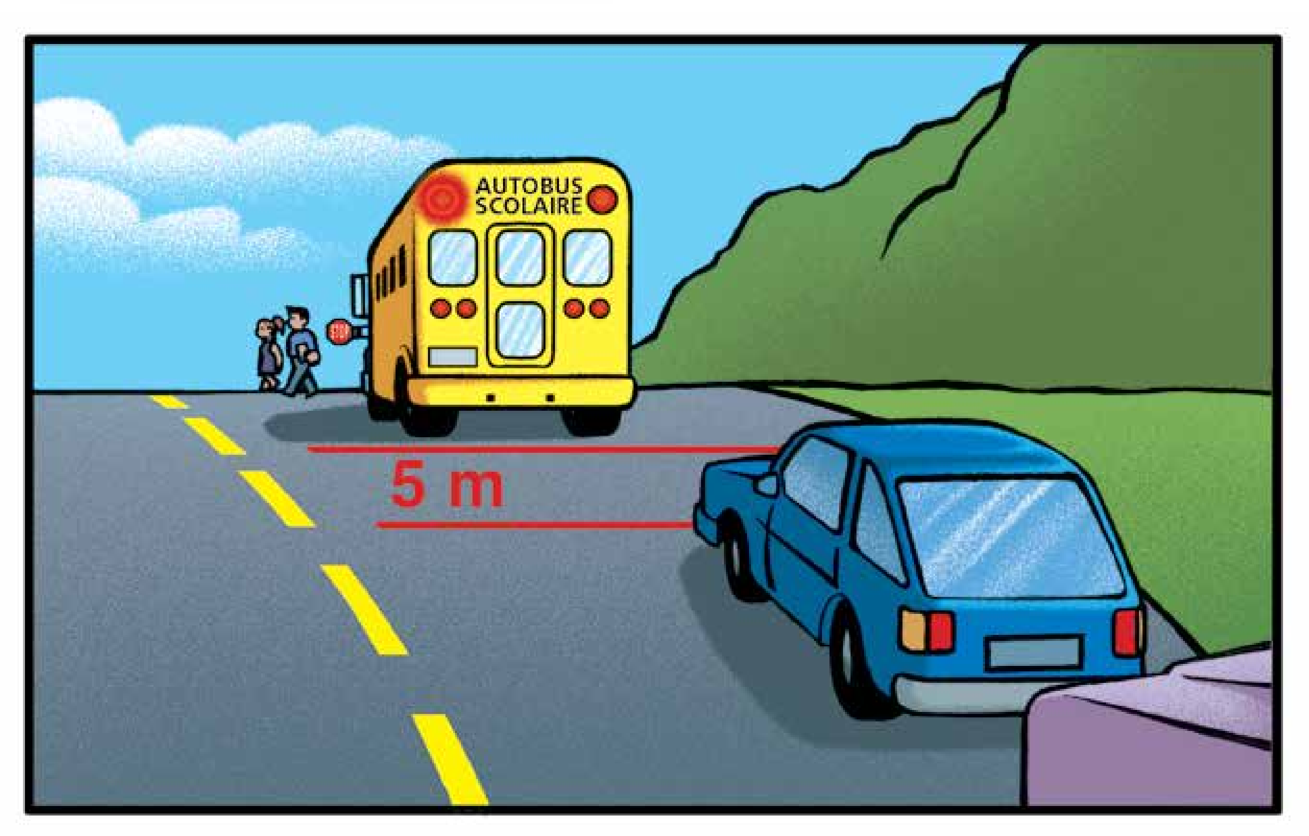
Les conducteurs d'autobus doivent être titulaires d'un permis de conduire de classe 2 ou d'une classe supérieure, si l'autobus qu'ils conduisent possède plus de 24 places assises (y compris celle du conducteur) lorsqu'ils transportent des passagers. Les conducteurs de véhicules transportant des passagers dont le nombre de places disponibles se situe entre 11 et 24 (y compris la place du conducteur) doivent avoir un permis de conduire de classe 4, ou d'une classe supérieure.



Les conducteurs de véhicules de tourisme utilisés à des fins personnelles par le propriétaire ou avec la permission du propriétaire doivent avoir un permis de classe 5 ou d'une classe supérieure.

Autobus scolaires

Les conducteurs d'autobus scolaires doivent être titulaires d'un permis de conduire de classe 2 ou d'une classe supérieure, si l'autobus scolaire qu'ils conduisent possède plus de 36 places assises (y compris celle du conducteur) lorsqu'ils transportent des passagers. Ils doivent être titulaires d'un permis de classe 4 ou d'une classe supérieure, si l'autobus scolaire qu'ils conduisent possède entre 11 et 36 places assises (y compris celle du conducteur).



Voies ferrées

À l'approche d'une voie ferrée, le conducteur d'un autobus scolaire doit immobiliser complètement l'autobus à une distance d'au moins 5 mètres et d'au plus 15 mètres du rail le plus proche, mesurée à partir du devant de l'autobus. L'autobus doit s'immobiliser complètement, qu'il transporte des passagers ou non. Une fois l'autobus arrêté, le conducteur doit ouvrir complètement la porte de service, écouter et regarder dans les deux sens le long de la voie ferrée pour voir s'il y a des trains qui s'approchent et ne pas déplacer l'autobus sauf s'il n'y pas de danger, et fermer la porte de service avant de faire repartir l'autobus.

Pour conduire un autobus scolaire transportant des passagers, un certificat spécial peut être requis.

Pour des renseignements sur la conduite d'un autobus scolaire, ou sur les certificats de conducteur d'autobus scolaire, se reporter au *Guide du conducteur d'autobus scolaire* ou s'adresser à :

Éducation, Formation professionnelle et Jeunesse Manitoba
Section du transport des élèves
1181, avenue Portage, bureau 507
Winnipeg (Manitoba) R3G 0T3
Téléphone : 204-945-6900
Sans frais : 1-800-282-8069 poste 6900

Taxis

Les conducteurs de taxis doivent être titulaires d'un permis de classe 4 ou d'une classe supérieure. De plus, certaines villes ou municipalités peuvent avoir des règlements qui exigent l'obtention d'un permis de conducteur de taxi.



Véhicules d'urgence

Lorsqu'ils répondent à un appel d'urgence, les conducteurs de véhicules d'urgence ont le droit de dépasser les limites de vitesse affichées et de brûler un feu rouge ou un arrêt, à condition de faire fonctionner un signal sonore ou une sirène, ou de faire clignoter des feux rouges ou une combinaison de feux rouges et bleus.

Le conducteur d'un véhicule d'urgence doit faire preuve de prudence et tenir compte des facteurs suivants :

- l'état de la route et l'usage dont on en fait;
- le taux de circulation sur la route, ou celui auquel on pourrait s'attendre;
- la nature du véhicule et l'usage dont on en fait au moment de l'urgence.



Conduite d'un autobus

Virages à droite

Lorsqu'il tourne à droite, le conducteur doit éviter de monter sur la bordure ou de la racler avec les roues arrière.

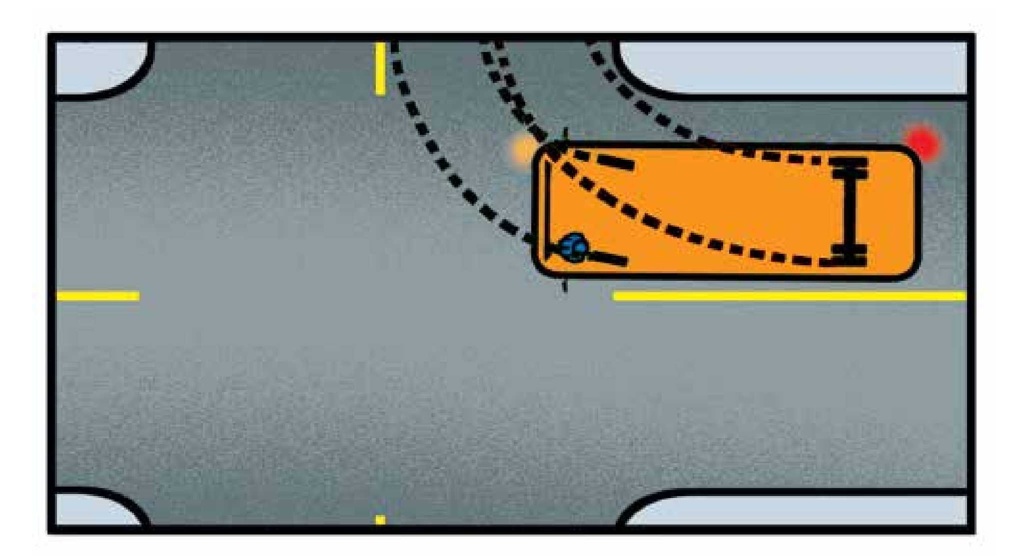
Pour effectuer un virage serré à droite (en particulier avec un véhicule à cabine avancée devant les roues), le conducteur doit placer l'autobus entre 1 et 2 mètres de la bordure en arrivant à l'intersection, puis continuer tout droit jusqu'à ce qu'il puisse apercevoir la bordure de la rue dans laquelle il tourne à travers la portière avant (comme indiqué sur le schéma).

Dans le cas de virages à droite dans des rues très étroites, le conducteur peut avoir à s'engager assez loin dans l'intersection avant de commencer à tourner. Il peut être nécessaire de traverser la ligne médiane en tournant. Dans ce cas, le conducteur doit faire très attention et s'assurer que la manœuvre ne présente aucun danger.

Virages à gauche

Effectuer un virage avec un grand véhicule exige plus d'attention et de soin que pour une voiture de tourisme. Pour les autobus, comme pour les autres véhicules, il faut amorcer un virage à gauche dans la voie de gauche, aussi près que possible de la ligne ou de la bordure centrale. Une fois que l'autobus se trouve à environ un mètre de la ligne ou de la bordure centrale, le conducteur doit continuer tout droit jusqu'à ce qu'il puisse voir la bordure de la rue dans laquelle il tourne à travers la vitre avant gauche. Il doit ensuite terminer la manœuvre en se dirigeant aussi près que possible de la voie gauche de la rue en question. Si les rues sont étroites, il faudra peut-être aller tout droit jusqu'au milieu de l'intersection avant même de commencer à tourner. Dans ce cas, il faut faire très attention.

Pour tourner à gauche d'une rue à sens unique dans une autre rue à sens unique, le conducteur doit effectuer son virage de la même façon que pour tourner à droite, afin d'éviter de monter sur la bordure ou de la racler avec les roues arrière gauches. (Pour d'autres renseignements sur les virages, voir la Section 3.)



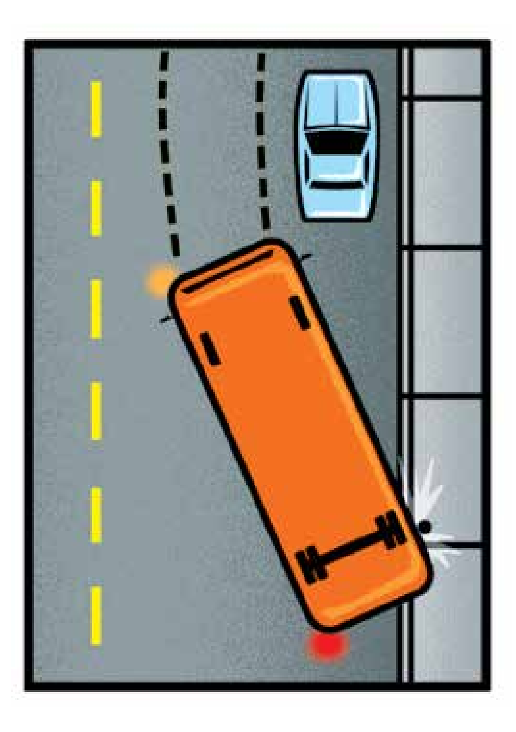
Comment quitter un espace de stationnement le long de la bordure

Le conducteur ne doit pas se fier uniquement à son rétroviseur extérieur pour vérifier si la voie est libre avant de s'éloigner de la bordure; il doit en plus jeter un coup d'œil par-dessus son épaule gauche pour s'en assurer.

Avant de quitter la bordure avec un autobus, le conducteur devra indiquer son intention en actionnant les clignotants. Il ne doit pas les actionner avant d'être prêt à s'éloigner de la bordure.

Pour quitter la bordure avec un autobus qui a un surplomb qui dépasse les roues arrière, il faut que le conducteur soit vigilant afin d'éviter de heurter les piétons, les piliers ou les poteaux de signalisation qui se trouveraient près de la bordure.

Avant de déplacer son véhicule, il doit prendre en considération les automobiles stationnées devant lui et les véhicules arrivant en sens contraire.

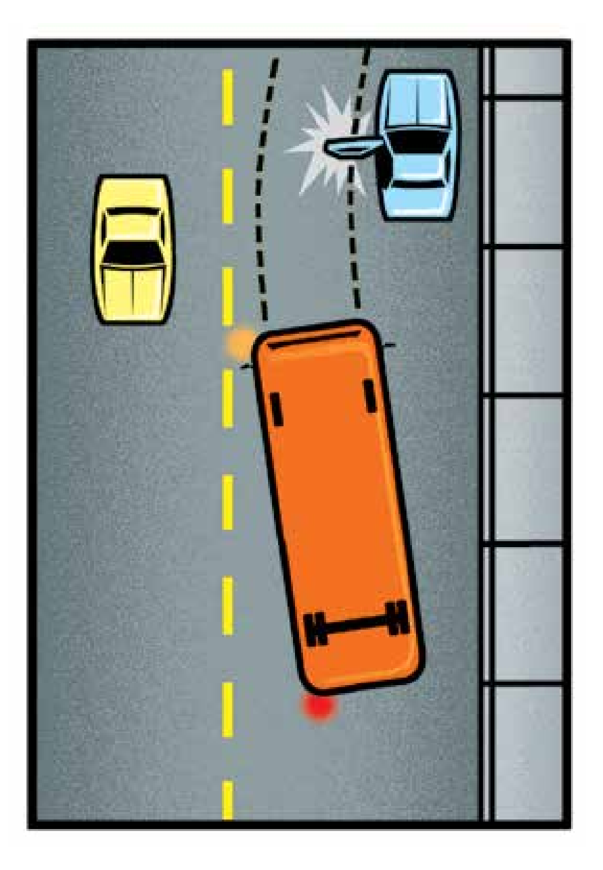


Automobiles stationnées

Lorsqu'il roule près d'automobiles en stationnement, le conducteur doit être prêt à réagir en cas de danger tel que automobiles quittant leur espace de stationnement sans avertir, ouverture soudaine d'une portière du côté de la circulation, ou piétons passant entre les voitures.

Soyez attentifs à certains indices. Lorsque vous roulez près d'automobiles en stationnement, surveillez les situations suivantes :

- roues avant dirigées vers l'extérieur;
- conducteurs assis au volant;
- gaz d'échappement sortant du tuyau d'échappement;
- feux de freinage allumés;
- clignotants allumés.



Sécurité des passagers

La conduite prudente du véhicule passe avant toute considération d'horaire à respecter ou autre facteur qui pourrait nuire à la sécurité.

Le conducteur professionnel d'un véhicule de classe 2 ou 4 doit aussi être attentif au confort de ses passagers.

Le conducteur d'autobus doit développer des techniques appropriées à son véhicule. Le rayon de braquage, l'importance du déplacement latéral des roues arrière, le surplomb du cadre de châssis par rapport aux roues arrière et la largeur du véhicule sont autant d'éléments à connaître afin de bien conduire l'autobus.

De nombreux accidents impliquant des passagers sont le résultat d'erreurs commises par le conducteur :

- un mauvais arrêt à un point d'embarquement;
- la montée ou la descente de passagers dans des conditions dangereuses;
- des arrêts ou des démarrages brusques avec des passagers debout;
- des virages brusques à trop grande vitesse;
- un mauvais fonctionnement des portes de l'autobus.

Il est possible d'éviter des accidents de ce genre.

Éclairage intérieur

Tout véhicule de transport public doit être muni d'un éclairage suffisant pour illuminer tout l'intérieur du véhicule. De plus, ces véhicules de transport devraient être équipés d'une lumière à chaque portière pour éclairer les marchepieds.

Propreté du véhicule

Tout véhicule de transport public doit être maintenu dans un état propre et hygiénique en tout temps.

Inspection du véhicule utilitaire

Le registraire peut exiger que le propriétaire ou le conducteur d'un véhicule utilitaire le fasse inspecter, afin de s'assurer qu'il est en bon état de marche et conforme aux dispositions du *Code de la route* et de ses règlements.

Défectuosités et pannes

Diverses parties d'un véhicule de transport public peuvent devenir défectueuses pendant un voyage. Si poursuivre le trajet pourrait mettre en danger la sécurité des passagers ou nuire à leur confort, le conducteur doit arrêter le véhicule. Il ne doit pas continuer le voyage avec des passagers, tant que la défectuosité n'a pas été réparée ou le risque pour la sécurité éliminé. Si le véhicule ne peut pas poursuivre son trajet par suite d'un accident ou d'une panne, le conducteur doit immédiatement prendre des mesures pour transporter les passagers à leur destination sans délai.

Ravitaillement en carburant

Il ne faut pas faire le plein du véhicule pendant que le moteur tourne ou à proximité d'une flamme nue. Le pistolet de la pompe à essence doit demeurer collé contre l'entrée du réservoir pendant toute la durée du ravitaillement en carburant, de façon à assurer la mise à la masse. L'entrée du réservoir doit se trouver à l'extérieur du véhicule de transport public et être aéré.

Bagages

Tout bagage et tout effet personnel se trouvant dans ou sur un véhicule de transport public doit être chargé de façon à ne pas nuire à la descente ou à la montée des passagers, et doit être rangé de manière à ne pas tomber sur ou contre un passager.

Montée et descente de passagers

Avant de laisser monter ou descendre des passagers, le conducteur doit s'assurer que cela peut s'effectuer en toute sécurité. Lorsqu'il s'agit de faire monter ou descendre des passagers à l'extérieur d'une agglomération, le conducteur doit, dans la mesure du possible, arrêter le véhicule bien à l'écart de la partie fréquentée de la route afin de permettre aux autres véhicules de passer et veiller à être visible pour la circulation qui approche.

Mesures de sécurité

Le conducteur ne doit pas percevoir l'argent des billets, donner de la monnaie, ou faire monter ou descendre des passagers lorsque le véhicule est en mouvement. Il ne doit pas non plus engager de conversation superflue avec les passagers pendant qu'il conduit son véhicule.

Champ de vision du conducteur

Le champ de vision du conducteur en avant, à droite et à gauche, ne doit être obstrué d'aucune façon. Le conducteur doit être en tout moment libre de bouger ses bras et ses jambes, et avoir facilement accès au matériel d'urgence. Aucun passager ne doit être assis à sa gauche. Dans le cas d'un véhicule équipé d'une seule banquette à l'avant, deux passagers au maximum, en plus du conducteur, peuvent s'asseoir sur la banquette, et cela seulement s'il reste suffisamment de place pour que le conducteur puisse conduire sans danger.

Passagers debout

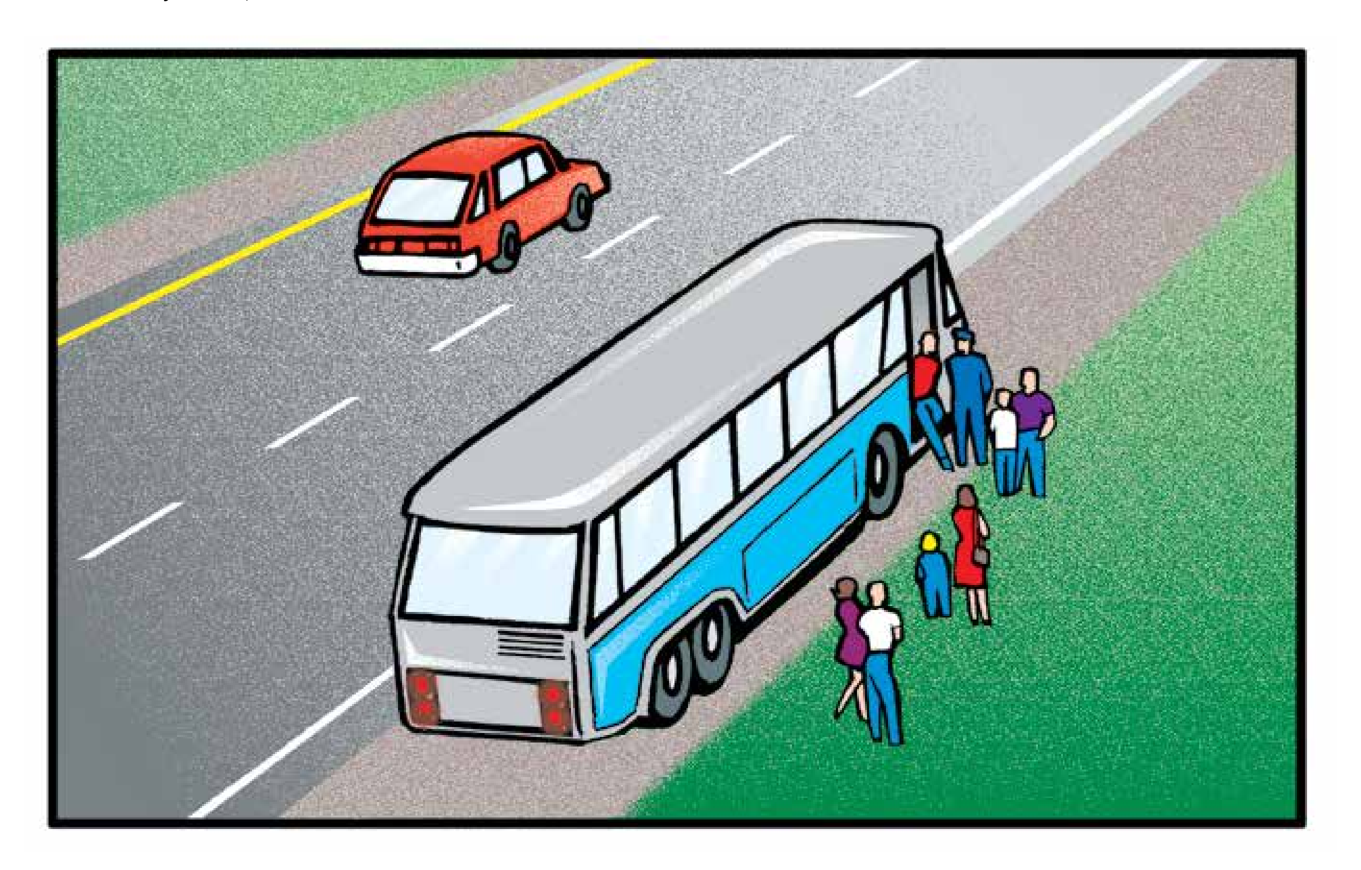
Aucun passager n'est autorisé à rester debout à un endroit où il obstrue le champ de vision du conducteur.

Refus de transporter des passagers

Aucun conducteur de véhicule de transport public ne peut refuser de transporter une personne qui se présente à un arrêt prévu à l'horaire et est prête à payer le tarif en vigueur, sauf si le véhicule contient déjà le nombre maximum autorisé de passagers. Le transport peut être refusé à une personne en état d'ivresse, qui cause du désordre ou qui utilise un langage grossier.

Passagers ayant un handicap

Certaines personnes handicapées doivent être accompagnées d'un animal autorisé par la loi. Par exemple, un chien-guide peut accompagner une personne malvoyante dans un autobus.



Mettez à l'épreuve vos connaissances de la Section 4

À quel point comprenez-vous l'information contenue dans la Section 4? Les réponses aux questions ci-dessous se trouvent aux pages qui précèdent.

1. Quel doit être le premier souci du conducteur d'un véhicule de transport public?
2. Est-il important que le conducteur sache la longueur, la largeur et l'empattement de son véhicule?
3. Quels permis un conducteur de taxi doit-il se procurer?
4. Quel est l'avantage d'aborder un virage serré à basse vitesse?
5. Lorsqu'il s'avère nécessaire de traverser la ligne médiane ou une ligne entre les voies pour négocier un virage serré avec un véhicule à long empattement, quelles précautions le conducteur devrait-il prendre?
6. En plus de jeter un coup d'œil dans le rétroviseur extérieur gauche, où le conducteur devrait-il regarder avant de quitter un espace de stationnement en bordure?
7. Quelles précautions le conducteur d'un autobus doit-il prendre en quittant un espace de stationnement lorsqu'il y a des poteaux à proximité du véhicule?
8. Le conducteur devrait-il actionner ses clignotants avant d'être prêt à quitter son espace de stationnement?
9. Quels risques le conducteur doit-il anticiper en longeant une file de véhicules stationnés?
10. À quels indices le conducteur devrait-il faire attention en longeant une file de véhicules stationnés?
11. Dans quelles circonstances le conducteur d'un véhicule d'urgence est-il autorisé à dépasser les limites de vitesse indiquées?

Section 5

Inspection d’un véhicule utilitaire

Illustration de l'inspection

Afin de comprendre comment bien effectuer l'inspection d'un véhicule utilitaire, voici des lignes directrices à suivre à ce sujet.

1 Approche du véhicule

a. Dommages à la carrosserie du véhicule

b. Fuites de liquides sous le véhicule

c. Roues calées

2 Frein de stationnement serré

3 Sous le capot

a. Niveau des liquides
- -Liquide de servodirection
- -Huile
- -Liquide de refroidissement
- -Liquide lave-glace

b. Courroies

c. Radiateur

d. Boyaux et composantes

e. Longerons de cadre et membrures transversales

4 Compartiment du conducteur

a. Siège et ceintures de sécurité

b. Rétroviseurs

c. Essuie-glace et lave-glace

d. Klaxon

e. Phares

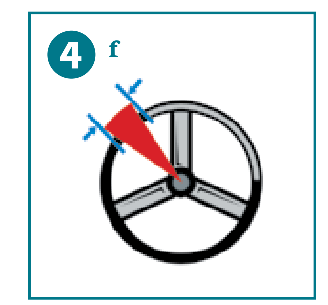
f. Jeu du volant

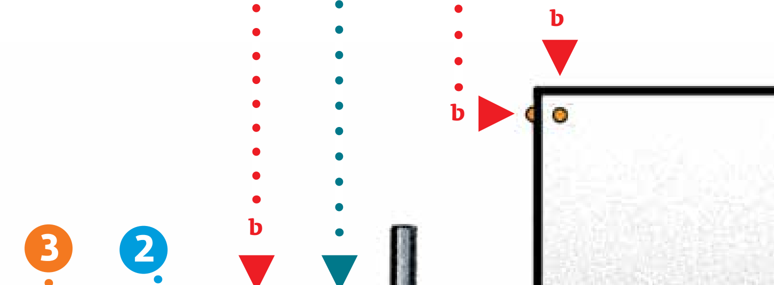
g. Instruments de mesure et signaux lumineux

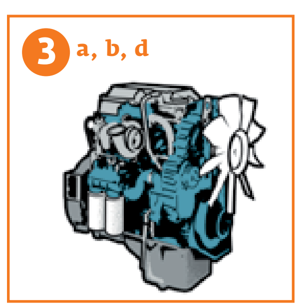
h. Pédale d'accélérateur

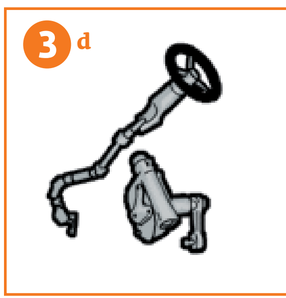
i. Chauffage et dégivrage

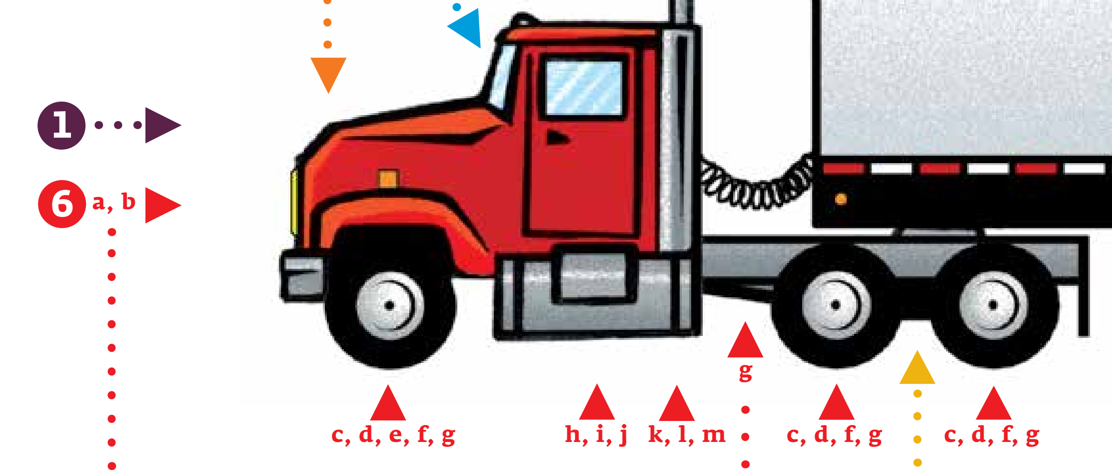
j. Pare-brise et fenêtres











6 Extérieur du véhicule

a. Calandre et pare-chocs avant, plaque d'immatriculation

b. Phares (feux de route et feux de croisement), feux de gabarit, feux d'identification, feux arrière, feux d'arrêt, feux de position latéraux, lampe de plaque d'immatriculation, réflecteurs et feux de détresse et clignotants

c. Pneus

d. Jantes, bagues d'espacement et pièces d'attache

e. Huile de moyeu

f. Suspension
- -Ressorts
- -Équipement de fixation
- -Composantes de la suspension
- -Système de suspension pneumatique (fuite d'air)

g. Longerons de cadre et membrures transversales

h. Portes, fenêtres, poignées d'accès à la cabine et rétroviseurs

i. Vignette de sécurité

j. Réservoirs de carburant, supports, marches d'accès à la cabine et bouchons

k. Batteries

l. Système d'échappement

m. Fixation du tracteur

n. Fixation du chargement

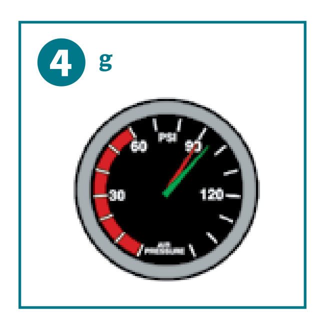
o. Dommages aux côtés du véhicule

p. Panneau et portes arrière

q. Protection du châssis nu

r. Béquilles

s. Chevilles de verrouillage du train roulant coulissant



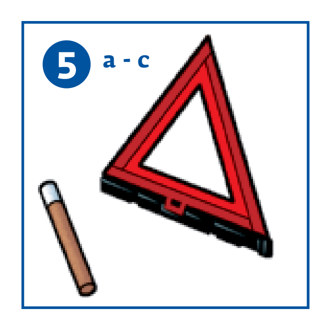


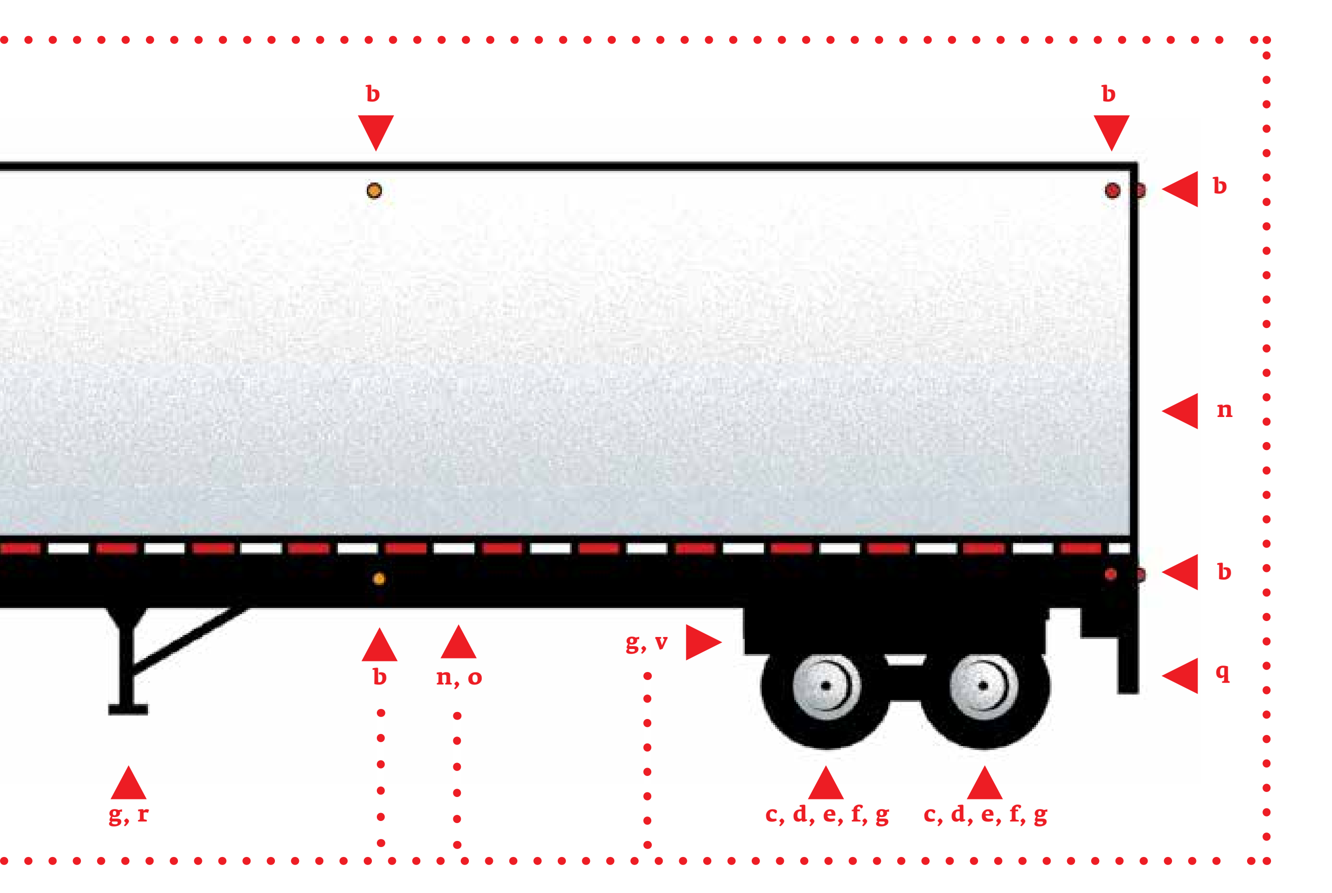
5 Équipement d'urgence

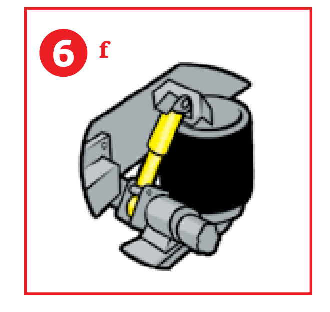
a. Drapeaux, fusées éclairantes ou réflecteurs

b. Extincteur

c. Trousse de premiers soins





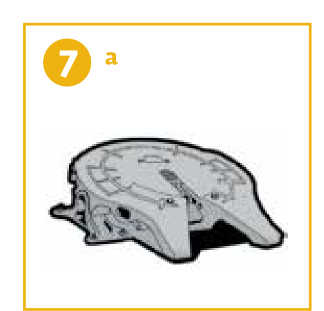


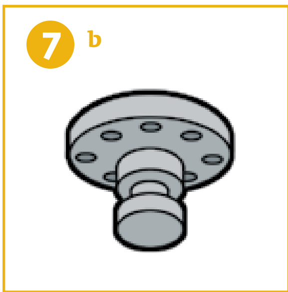


7 Dispositif d'attelage de remorque

a. Sellette d'attelage

b. Plaque et cheville d'attelage





État du véhicule

Tout conducteur d'un véhicule utilitaire et de certains véhicules à usage privé doit procéder à une inspection conformément aux dispositions du *Code de la route* et du *Règlement sur l'inspection des véhicules utilitaires* (95/2008). Le *Code de la route* définit un véhicule utilitaire comme étant :

a. un véhicule automobile utilisé comme véhicule de transport public ou véhicule commercial et ayant un PNBV d'au moins 4 500 kilogrammes;

b. un autobus ayant au moins 11 places assises, y compris celle du conducteur, et utilisé pour le transport de biens ou de personnes sur une route, moyennant une rémunération ou un profit;

c. un autobus scolaire.

L'inspection doit avoir lieu après chaque période de service de 24 heures. (Il existe une alternative en ce qui concerne la fréquence d'inspection des autobus et des autocars. Pour en savoir davantage à ce sujet, veuillez consulter le *Règlement sur l'inspection des véhicules utilitaires*.)

Sans égard aux politiques d'entretien prévues par les propriétaires d'entreprises ou de véhicules, tous les conducteurs doivent être en mesure de déterminer si leur véhicule est en état de prendre la route en sécurité conformément aux dispositions du *Code de la Route* et du *Règlement sur l'inspection des véhicules utilitaires*.

Selon ce règlement, la personne qui procède à une inspection d'un véhicule conformément aux exigences du règlement doit dresser un rapport d'inspection facile à lire :

a. contenant les renseignements suivants :

(i) le numéro de plaque d'immatriculation ou d'unité du véhicule,

(ii) la lecture de l'odomètre du véhicule s'il est équipé d'un tel dispositif,

(iii) le nom du transporteur,

(iv) la date et l'heure de l'inspection,

(v) le nom de la municipalité urbaine où l'inspection a été effectuée ou, dans le cas où elle a été faite sur la route, une mention de l'endroit où elle a eu lieu,

(vi) son nom en lettres moulées lisibles;

b. faisant état de la hauteur et de la largeur du véhicule ainsi que de sa charge et, si le paragraphe 7(7) s'applique relativement au véhicule, de la hauteur et de la largeur de toutes les charges qu'il a transportées depuis la dernière inspection dont il a fait l'objet pour l'application du règlement.

Si le conducteur croit ou soupçonne que le véhicule utilitaire comporte une défectuosité dangereuse, il doit en aviser le transporteur. S'il s'agit d'une défectuosité majeure au sens du *Règlement sur l'inspection des véhicules utilitaires*, le conducteur doit la signaler immédiatement et il est alors interdit de conduire le véhicule en question. Tous les autres cas doivent être signalés le plus tôt possible.

Tout conducteur d'un véhicule utilitaire doit avoir en sa possession le rapport d'inspection à jour du véhicule et de la remorque y attelée. Vérifier le véhicule avant le trajet, conformément aux exigences de la loi, permettra dans la plupart des cas d'éviter des retards coûteux, ainsi que les risques d'être impliqué dans un accident attribuable à une défaillance mécanique.

Le conducteur qui suit une technique systématique peut terminer avec efficacité l'inspection du véhicule dans un délai minimal.

Pour des renseignements sur les inspections des véhicules utilitaires et des remorques y attelées, s'adresser à la Réglementation des transports au 204-945-3890.

Épreuve portant sur l'inspection

Les candidats aux permis des classes 1, 2 et 3 (y compris les camionnettes qui tirent une remorque dont le poids total dépasse 4 540 kilogrammes), et au permis de la classe 4 (autobus), doivent effectuer une inspection du véhicule qu'ils ont apporté pour l'épreuve de conduite. Dans le cadre de cette inspection, le candidat doit être en mesure de localiser, nommer et vérifier les objets ou les composants conformément aux directives contenues dans le présent manuel. Si le candidat ne réussit pas à effectuer l'inspection de façon satisfaisante, il en résultera un échec et l'épreuve de conduite sera annulée.

Pour épargner du temps, le candidat est censé effectuer l'inspection du véhicule en procédant de manière systématique.

Cette inspection devrait être effectuée au complet en moins de 20 minutes.

Les détails de l'inspection du véhicule utilitaire varieront en fonction du véhicule qui fait l'objet de l'inspection; cependant, il faut toujours en suivre les principes de base.

Si le véhicule est muni de freins hydrauliques, une inspection du circuit de freinage hydraulique, telle que décrite au point « H » à la fin de cette section, s'ajoutera à l'inspection.

Si le véhicule est équipé de freins à air comprimé, une inspection de ceux-ci s'ajoutera à l'inspection. Tous les candidats qui conduisent des véhicules équipés de freins à air comprimé seront tenus d'effectuer l'inspection des freins à air comprimé décrite dans le *Manuel des freins à air comprimé.*

Remarque : Quiconque désire reclasser son permis à une classe supérieure, afin d'être autorisé à conduire un ensemble de véhicules équipés de freins à air comprimé, devra démontrer qu'il est en mesure de compléter toutes les étapes de la vérification des freins à air comprimé.

Si le candidat ne réussit pas à terminer l'inspection du véhicule ou l'inspection des freins à air comprimé de façon satisfaisante, l'inspection sera interrompue et il en résultera un échec de l'examen pour l'obtention du permis de la classe en question.

Pour les candidats aux permis des classes 1, 2 ou 3, ou au certificat d’autobus scolaire de la classe 4 :

Inspecter	Mode d’inspection	À signaler
1. S’approcher du véhicule		
1.1 Vérifier si la carrosserie du véhicule est endommagée.	Examiner	Dommages à la carrosserie.
1.2 Vérifier s’il y a des liquides répandus sur le sol sous le véhicule.	Examiner	Fuite excessive de liquides.
2. Pénétrer dans le poste de conduite		
2.1 Vérifier si le frein de stationnement est serré.	Examiner	Serrer le frein de stationnement, s’il ne l’est pas déjà.
3. Sous le capot		
3.1 Vérifier si le niveau des liquides suivants est adéquat : le liquide de servodirection, l’huile, le liquide de refroidissement (ne pas dévisser le bouchon du radiateur s’il est chaud), le liquide de transmission, le liquide lave-glace et le liquide pour freins (si le véhicule est muni de freins hydrauliques).	Examiner et vérifier manuellement	Si le niveau est bas, ajouter du liquide pour le ramener au niveau voulu.
3.2 Vérifier si les courroies sont trop lâches, fendillées ou usées.	Examiner et vérifier manuellement	Courroie abîmée ou lâche.
3.3 Vérifier si le radiateur a des fuites et s’il est solidement fixé.	Examiner et vérifier manuellement	Radiateur qui a des fuites ou n'est pas solidement fixé.
3.4 Vérifier s’il y a des signes d’usure ou des fuites sur les boyaux et les composantes.	Examiner et vérifier manuellement	Signes de fuites ou d'usure.
3.5 Vérifier si les longerons de cadre et les membrures transversales sont fissurés ou pliés.	Examiner	Longerons et membrures mal fixés, fissurés ou cassés. Logerons visiblement déplacés, fissurés, affaissés ou courbés.
4. Compartiment du conducteur		
4.1 Vérifier si le siège et la ceinture de sécurité sont bien réglés et en bon état.	Examiner la solidité du siège. Régler le siège à toutes les positions possibles et choisir le réglage qui convient. Vérifier visuellement et manuellement la ceinture de sécurité, la sangle et le dispositif de rappel.	Le siège est endommagé ou déformé. Le siège ne reste pas à la position choisie. Signaler tout dommage qui pourrait réduire l’efficacité de la ceinture de sécurité.

Inspecter	Mode d'inspection	À signaler
4.2 Faire démarrer le moteur et vérifier le bon fonctionnement de tous les instruments de mesure et signaux lumineux.	Examiner	Les instruments de mesure et les signaux lumineux ne fonctionnement pas correctement.
4.3 S'assurer que la pédale d'accélérateur ne demeure pas coincée ou collée.	Tester en laissant le moteur tourner au ralenti; appuyer sur la pédale d'accélérateur et la relâcher.	La pédale demeure coincée; le moteur ne revient pas au ralenti.
4.4 S'assurer que le jeu du volant n'est pas excessif.	Examiner et vérifier manuellement en laissant le moteur en marche si le véhicule est muni d'une servodirection; les roues avant étant orientées vers l'avant, tourner le volant jusqu'à ce que les roues avant commencent à bouger; tourner le volant dans l'autre direction jusqu'à ce que les roues avant commencent à bouger; mesurer le jeu du volant. (Mouvement total mesuré à la périphérie du volant avant que les roues avant ne commencent à bouger.)	Mouvement total supérieur à celui indiqué dans le tableau ci-dessous :

Camion	
Diamètre du volant	Jeu du volant Direction assistée/ manuelle
Moins de 406 mm	50 mm/75 mm
406 mm à 500 mm	75 mm/87 mm
Plus de 500 mm	87 mm/100 mm
Autobus	
Moins de 300 mm	45 mm
350 mm à 400 mm	50 mm
400 mm à 450 mm	55 mm
450 mm à 500 mm	60 mm
Plus de 500 mm	87 mm

Inspecter	Mode d’inspection	À signaler
4.5 Vérifier si le klaxon fonctionne et est audible.	Actionner le klaxon.	Le klaxon n’émet aucun son ou le son est trop faible.
4.6 Vérifier le fonctionnement des essuie-glaces et du lave-glace.	Examiner et vérifier manuellement	Les essuie-glaces n’essuient pas environ 75 % de la surface du pare-brise; n'ont pas un contact adéquat avec le pare-brise; ne s’arrêtent pas au bon endroit. Les gicleurs ne projettent pas le liquide au bon endroit sur le pare-brise.
4.7 Commandes du chauffage et des ventilateurs de dégivrage.	Actionner ces appareils	Le moteur du dégivreur ne fonctionne pas à toutes les positions de la commande. L’air ne circule pas suffisamment pour que la vue soit dégagée.
4.8 Vérifier si les témoins du tableau de bord fonctionnent. Vérifier si les témoins des clignotants et des feux de route fonctionnent.	Examiner et vérifier manuellement	Les témoins ne fonctionnent pas.
4.9 Vérifier l’état et la propreté des fenêtres et du pare-brise.	Examiner	Piqûres en étoile de 12,7 mm de diamètre ou plus, ou fissures dans la zone balayée par les essuie-glaces; verre obscurci ou visibilité restreinte.
4.10 Vérifier le réglage et la propreté des rétroviseurs extérieurs et intérieurs.	Examiner	Peu solide ou aucune visibilité; route pas clairement visible à l’arrière et sur les côtés. Tout rétroviseur qui ne demeure pas à la position choisie ou est terni au point d’obscurcir la vue.
5. Vérification de l’équipement d’urgence		
5.1 S’assurer qu’il y a des drapeaux rouges, des fusées éclairantes et des réflecteurs (s’il y a lieu).	Examiner	Avertisseur(s) d’approche absent(s) ou brisé(s).
5.2 Vérifier si l’extincteur est chargé et rangé à sa place (s’il y a lieu).	Examiner	Extincteur d’incendie absent ou déchargé (certains véhicules).
5.3 Vérifier s'il y a une trousse de premiers soins (s'il y a lieu)	Examiner	Trousse de premiers soins manquante ou sceau brisé (certains véhicules).
6. Vérifications à l’extérieur du véhicule		
6.1 S’assurer que la calandre, le capot et le pare-chocs avant sont solidement fixés, que les plaques d’immatriculation sont valides et propres.	Examiner et vérifier manuellement	Calandre, capot, pare-chocs avant peu solides ou brisés; plaque d’immatriculation non valide

Inspecter	Mode d'inspection	À signaler
6.2 Vérifier le fonctionnement et la propreté des phares (feux de route et feux de croisement), des feux de gabarit, des feux d'identification, des feux arrière, des feux d'arrêt, des feux de position latéraux, des lampes de plaque d'immatriculation, des réflecteurs, des feux de détresse et des clignotants.	Examiner et vérifier manuellement le fonctionnement des phares, feux et clignotants, à l'exception des feux de détresse, pendant que le moteur tourne et que les phares, les feux d'arrêt et tous les feux auxiliaires sont allumés; les feux de détresse sont vérifiés alors que les phares, les feux d'arrêt et les feux auxiliaires sont éteints. S'assurer de la présence de bandes réfléchissantes sur les côtés et à l'arrière du véhicule et de la remorque.	Phare ou feu absent, brisé ou qui ne s'allume pas lorsque la commande est actionnée; verre ou réflecteur brisé, fissuré ou absent; bandes réfléchissantes manquantes.
6.3 Vérifier si les pneus avant ont des coupures ou des hernies, et vérifier la pression et la profondeur des rainures (au moins 3,2 mm sur les pneus avant). Vérifier si les pneus arrière ont des coupures ou des hernies, et vérifier la pression et la profondeur des rainures (au moins 1,6 mm sur les pneus arrière), et vérifier qu'il n'y a aucun débris entre les roues jumelées.	Examiner et vérifier manuellement	Fils câblés mis à nu, séparation visible de la bande de roulement ou signe de basse pression; rainure trop peu profonde; toute présence d'une hernie apparente. Pneu en contact avec un autre pneu ou avec toute composante du véhicule autre que la bavette garde-boue.
6.4 Vérifier l'état et la fixation des bavettes garde-boue.	Examiner	Bavettes déchirées, mal fixées, absentes ou dont la largeur est inférieure à celle des pneus. Le rebord inférieur de la bavette se situe à plus de 350 mm du sol.
6.5 Vérifier si les jantes sont fissurées ou révèlent des signes de glissement, si les bagues d'espacement sont fissurées ou mal posées; vérifier la fixation des attaches et le niveau de l'huile de moyeu (le cas échéant).	Examiner et vérifier manuellement	Jante déformée, desserrée ou fissurée; trous de fixation agrandis. Bagues d'espacement fissurées ou mal posées. Attaches desserrées, absentes et dont les filets sont faussés ou ne sont pas au même niveau que les goujons. Jante ou bague d'arrêt qui paraît être fissurée ou très endommagée. Bas niveau de l'huile de moyeu.
6.6 Vérifier si des parties de la suspension sont fissurées ou cassées, ou si des coussins d'air ont une fuite ou sont dégonflés.	Examiner pour tout signe de relâchement ou d'affaissement.	Ressorts ou équipement de fixation brisés ou manquants, lame de ressort décalée, boulons en U desserrés, coussins d'air ayant une fuite ou dégonflés.
6.7 Vérifier si les longerons ou les membrures transversales sont fissurés ou pliés.	Examiner	Fissurés, brisés ou peu solides. Élément(s) de cadre visiblement en glissement, fissuré(s), effondré(s) ou en flèche.

Inspecter	Mode d'inspection	À signaler
6.8 Vérifier la fixation des portes, des poignées d'accès à la cabine, des glaces et des rétroviseurs. S'assurer que la vue n'est pas obscurcie.	Examiner	Mal fixés et obstrués; ne permettent pas de voir clairement.
6.9 Vérifier si la vignette d'inspection est valide, propre et visible (le cas échéant).	Examiner	Absence de vignette ou vignette expirée.
6.10 Vérifier la fixation des supports ou des courroies, des marches d'accès à la cabine et des bouchons du réservoir à carburant et vérifier si les canalisations de carburant ont des fuites.	Examiner	Le bouchon est absent, le réservoir fuit, les canalisations fuient ou sont mal fixées.
6.11 Vérifier si la batterie est solidement fixée et si les raccordements électriques sont bien serrés.	Examiner et vérifier manuellement	Batterie mal fixée et raccordements desserrés.
6.12 Vérifier la fixation du système d'échappement et du silencieux, et la présence de fuites.	Examiner pendant que le moteur est en marche.	Toute fuite.
6.13 Fixation et suspension du tracteur : fixation sécuritaire du tracteur, tracteur équipé de coussins gonflables, vérification de fuites possibles dans les tuyaux, vérification de la fixation et de l'étanchéité des amortisseurs.	Examiner et vérifier manuellement (pression de l'air à la pression normale de fonctionnement).	Fixation non sécuritaire du tracteur, porte qui ne ferme pas correctement, fuite d'air, coussin gonflable défectueux ou endommagé, tracteur qui penche d'un côté, amortisseur manquant ou brisé, jeu dans la fixation de l'amortisseur ou fuite.
6.14 Points d'attache du chargement, portes latérales et de fond, et matériel de fixation (chaînes, câbles métalliques, sangles, crochets, tendeurs, etc.).	Examiner et vérifier manuellement	Les points d'attache sont brisés, fissurés ou allongés. Le matériel de fixation est étiré, fissuré brisé, peu solide, et le nombre de points d'attache est insuffisant. Toute cargaison non fixée selon les exigences du Règlement sur l'arrimage des cargaisons.
6.15 Vérifier si les côtés du véhicule sont endommagés ou si le chargement s'est déplacé (le cas échéant).	Examiner	Tout panneau de carrosserie extérieur endommagé ou détérioré au point de constituer un danger. Toute porte de compartiment lâche ou dont les dispositifs de fixation sont absents ou détachés. Tout chargement mal arrimé doit être solidement fixé avant le déplacement.
6.16 S'assurer que le panneau ou la porte arrière sont bien fermés.	Examiner	Le panneau ou la porte arrière ne peuvent pas être fermés complètement.
6.17 Vérifier la fixation de la protection du châssis nu ou du pare-chocs arrière (le cas échéant).	Examiner	Mal fixés, brisés ou une partie fait saillie au point de constituer un danger.

Précisions : Pour les véhicules munis de freins hydrauliques, voir à la section H. Pour les autobus, voir à la section 8.

Inspecter	Mode d'inspection	À signaler
7. Vérifications supplémentaires dans le cas des ensembles de véhicules		
7.1 Raccordement de la sellette d'attelage : S'asssurer que la remorque est bien assise sur la sellette d'attelage, que la poignée de verrouillage est verrouillée et que le pivot d'attelage de la remorque est bien engagé dans les mâchoires de la sellette de la remorque. S'assurer que les dispositifs de verrouillage de la sellette d'attelage sont complètement verrouillés et en bon état. Autres raccordements que la sellette d'attelage : s'assurer que tous les dispositifs d'accouplement sont verrouillés et solidement fixés, et que toutes les chaînes de sécurité sont solidement fixées.	Examiner	Fissurés ou mal fixés; soudure défaite; verrou de sûreté brisé; œil ou lunette ayant plus de 9,5 mm d'usure.
7.2 S'assurer que le cordon électrique est en bon état et bien rangé.	Examiner	Mal fixé, brisé ou une partie dépasse au point de constituer un danger.
7.3 S'assurer que la vignette d'inspection de sécurité de la remorque est valide, propre et visible (le cas échéant).	Examiner	Absence de vignette ou vignette expirée.
7.4 Vérifier si les béquilles sont complètement relevées et la manivelle bien rangée. Vérifier la présence de tout dommage aux béquilles.	Examiner	Relever les béquilles et ranger la manivelle correctement. Tout dommage.
7.5 Vérifier si les barres et les chevilles de verrouillage du train roulant coulissant sont bien fixées.	Examiner	Les barres et les chevilles de verrouillage ne sont pas bien fixées ou sont endommagées.
7.6 Vérifier la solidité de la fixation et l'état du pneu de rechange (le cas échéant).	Examiner	Le pneu de rechange n'est pas bien fixé ou n'est pas en bon état (voir le point 6.3).
7.7 S'assurer que la plaque d'immatriculation de la remorque est valide.	Examiner	Plaque d'immatriculation non valide.
8. Vérifications supplémentaires dans le cas des autobus		
8.1 Vérifier le fonctionnement de tout l'éclairage intérieur.	Examiner	Ne fonctionne pas.
8.2 Vérifier l'éclairage de l'allée centrale et des marches.	Examiner	Ne fonctionne pas.
8.3 Vérifier si tous les sièges des passagers et les étançons sont bien fixés.	Examiner tous les sièges de l'autobus, leurs attaches, ainsi que leurs étançons.	Une attache ou un siège est défectueux et pourrait blesser quelqu'un. Un étançon n'est pas fixé à son point d'attache et pourrait blesser quelqu'un.
8.4 Vérifier de l'intérieur et de l'extérieur (s'il y a lieu) le bon fonctionnement des sorties de secours et des avertisseurs de porte.	Examiner et vérifier manuellement	Visiblement endommagés et ne fonctionnent pas. Bloqués ou obstrués.

Inspecter	Mode d'inspection	À signaler
8.5 Vérifier le bon fonctionnement de la commande de la porte de service.	Actionner le mécanisme de commande des portes d'entrée et de sortie.	Toute porte qui ne fonctionne pas normalement. Les circuits d'asservissement aux freins ou aux freins et à l'accélérateur ne fonctionnent pas normalement. Les circuits d'asservissement ne se déclenchent pas lorsque les portes sont fermées et verrouillées.
8.6 Vérifier le bon fonctionnement des installations de chauffage et de climatisation auxiliaires.	Vérifier manuellement.	Ne soufflent pas l'air dans la bonne direction.
8.7 Vérifier l'état de l'intérieur de l'autobus : plancher, tableau de bord, marches, glaces et poste de conduite.	Examiner	Des panneaux intérieurs sont endommagés et des passagers pourraient s'y blesser. Le plancher est endommagé ou usé et constitue un danger pour les passagers. Le tableau de bord constitue un danger pour les passagers. Les marches ne sont pas propres et en bon état et les passagers risquent de trébucher ou de glisser. Les glaces ont des fissures et sont endommagées au point de constituer un danger pour les passagers. Les loquets de fenêtre et le mécanisme de déverrouillage d'urgence sont absents ou en mauvais état. L'état du poste de conduite est tel que le conducteur risque de s'y blesser.
8.8 Vérifier le bon fonctionnement de la la plateforme élévatrice pour fauteuils roulants, du mécanisme de surbaissage et des rampes d'accès (le cas échéant).	Le moteur étant en marche, faire fonctionner la plateforme élévatrice et le mécanisme de surbaissage, ou installer la rampe d'accès.	L'alarme sonore ne se fait pas entendre. Le dispositif de sécurité de la plateforme élévatrice ne fonctionne pas. La plateforme élévatrice s'arrête avant la fin de son cycle. Les circuits d'asservissement ne s'enclenchent pas et ne se déclenchent pas normalement. L'autobus ne remonte pas au niveau normal après un surbaissage.
8.9 Vérifier le fonctionnement et la sûreté des fixations de fauteuils roulants.	Examiner et vérifier manuellement	Fixations absentes ou qui ne fonctionnent pas.

Nota. Il existe plusieurs façons d'inspecter un autobus (selon sa conception et son usage). Pour de plus amples renseignements, veuillez vous reporter aux paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 3 et aux annexes applicables du Règlement sur l'inspection des véhicules utilitaires.

Inspecter	Mode d'inspection	À signaler
Inspection du circuit de freinage hydraulique		
Terminer l'essai des freins dans le cas de véhicules munis de freins hydrauliques tel qu'il suit :		
H.1 Servofreins à dépression (le cas échéant)	Arrêter le moteur et appuyer modérément sur la pédale de frein. Le bruit du moteur électrique devrait être perceptible.	Le moteur électrique ne fonctionne pas.
H.2 Servofreins à moteur électrique (le cas échéant)	Arrêter le moteur, enfoncer plusieurs fois la pédale de frein afin d'expulser toute dépression et appliquer une pression légère sur la pédale de frein (12 kg). Faire démarrer le moteur.	La pédale de frein ne bouge pas.
H.3 Témoin lumineux de panne de frein (frein de stationnement relâché)	Examiner et enfoncer la pédale de frein de service.	Témoin allumé continuellement ou lorsque la pédale de frein est enfoncée.
H.4 Réserve de la pédale de frein	Si le véhicule est muni de servofreins, faire démarrer le moteur; exercer une pression moyenne sur la pédale de freins pendant une minute.	La pédale s'enfonce à plus de 65 % de sa distance maximale du plancher.
H.5 Frein de stationnement	Appliquer les freins de stationnement, faire tourner le moteur au ralenti et, avec la transmission embrayée, essayer de faire bouger le véhicule.	Les freins n'empêchent pas le véhicule de bouger.
H.6 Fonctionnement des freins.	Faire avancer le véhicule et appliquer les freins du véhicule. Faire avancer le véhicule et appliquer les freins de remorque électriques (s'il y a lieu).	Déséquilibre des freins ou fonctionnement non satisfaisant.

Feuille détachable pour l’inspection

Vous pouvez utiliser la liste de contrôle ci-dessous au cours de votre examen. N’écrivez pas sur cette feuille et n’y ajoutez rien; les feuilles qui ont été modifiées ne pourront pas être utilisées pendant l’examen. Le *Manuel du conducteur professionnel* contient des renseignements précis relatifs à l’examen qu’il faut étudier avant de se présenter à l’examen.

Nota. Le Règlement sur l’inspection sur les véhicules utilitaires *contient des grilles qui indiquent les composantes qui doivent être vérifiées et inspectées et ce qui constitue des défectuosités majeures ou mineures. Vous devez être en possession de ces documents lorsque vous conduisez un véhicule utilitaire sur les routes et chemins publics au Manitoba.*

Points principaux :

- Vous devez repérer les pièces à inspecter et expliquer à l’examinateur ce que vous avez vérifié et comment. Ne rayez jamais des éléments en présumant que l’examinateur dispose déjà d’assez d’information; une fois que celui-ci aura déterminé que vous en savez assez sur un domaine, il pourra vous demander de passer à autre chose.
- Dans le but d’épargner du temps, il est conseillé de procéder à l’inspection préalable de façon systématique. Cette inspection devrait être effectuée au complet en moins de 20 minutes.
- Si vous utilisez une remorque équipée de freins électriques, vous devez inspecter le système pour être certain qu’il fonctionne correctement.



À NOTER :

- **Si le véhicule est équipé de freins à air comprimé, l’inspection de ceux-ci fera partie de l’inspection préalable. Tous les candidats qui conduisent des véhicules équipés de freins à air comprimé seront tenus de compléter l’inspection pré-trajet des freins à air comprimé telle que décrite dans le *Manuel des freins à air comprimé*.**
- **Quiconque désire reclasser son permis à une classe supérieure, afin d’être autorisé à conduire un ensemble de véhicules équipés de freins à air comprimé, devra démontrer qu’il est en mesure de compléter toutes les étapes de la vérification des freins à air comprimé.**

  Si le candidat ne réussit pas à terminer l’inspection préalable ou l’inspection des freins à air comprimé de façon satisfaisante, l’inspection sera interrompue et il en résultera un échec de l’examen pour l’obtention du permis de la classe en question.

Tous les véhicules

- L'approche du véhicule
- Véhicule immobilisé

Sous le capot

- Liquides
- Courroies d'entraînement et boyaux
- Batteries
- Longerons et membrures transversales

Compartiment du conducteur

- Commandes

Équipement d'urgence (le cas échéant)

Vérifications à l'extérieur du véhicule

- Pare-chocs
- Matériel d'éclairage
- Panneau arrière, portes, rétroviseurs, chargement
- Autocollant de sécurité
- Plaques d'immatriculation
- Réservoir de carburant
- Système d'échappement
- Pneus
- Jantes
- Suspension
- Bavettes garde-boue
- Huile de moyeu (le cas échéant)

Inspection du circuit de freinage hydraulique (véhicules non munis de freins à air comprimé seulement à ce stade)

Vérifications supplémentaires pour les ensembles de véhicules

- Sellette d'attelage et dispositif d'accouplement
- Canalisations d'air, têtes d'accouplement et cordon électrique
- Béquilles et manivelle
- Barres ou chevilles de verrouillage des essieux coulissants en tandem (le cas échéant)

Vérifications supplémentaires pour les autobus

- Éclairage intérieur
- Sièges et étançons, fixations de fauteuils roulants (le cas échéant)
- Sorties d'urgence (le cas échéant)
- Porte(s) de service
- Installations de chauffage auxiliaires (le cas échéant)
- Plateforme élévatrice pour fauteuils roulants ou dispositif d'agenouillement (le cas échéant)



Inspections en cours de trajet

En plus de l'inspection quotidienne, les camions et les remorques doivent être inspectés à intervalles réguliers. Le conducteur doit immobiliser son véhicule dans un endroit bien à l'écart de la partie fréquentée de la route et vérifier :

- les pièces d'attache des roues;
- l'état, la pression et la température des pneus;
- la température des moyeux et des tambours;
- le fonctionnement des freins (se reporter au *Manuel des freins à air comprimé*);
- les dispositifs d'attelage;
- la fixation du chargement;
- les arbres de transmission et les fuites de liquides;
- l'état du matériel d'éclairage et la propreté du pare-brise.

Il faut noter l'inspection en cours de trajet dans le journal de bord.

Inspection post-trajet

Après le dernier voyage de la journée, vous devez procéder à une inspection de votre véhicule, semblable à celle que vous avez déjà effectuée. À cette étape, vous devez vérifier si quelque chose a été endommagé ou est devenu défectueux pendant le trajet. Vous devrez noter tous les éléments défectueux repérés au cours de la vérification et joindre ce rapport à celui que vous avez rempli au moment de l'inspection effectuée au début de la journée.

Si le véhicule est équipé de freins à air comprimé, reportez-vous au *Manuel des freins à air comprimé* pour prendre connaissance des autres éléments que vous devez vérifier à cette étape.

Vérifications avant la descente d'une pente

Chaque fois qu'un panneau indique que le conducteur d'un camion doit arrêter son véhicule dans le dégagement prévu à cet effet et inspecter le système de freinage avant de descendre une pente raide, il est obligé de s'y conformer.

Avant de s'engager dans la pente, le conducteur d'un camion muni d'un système de freinage pneumatique doit vérifier :

- que le compresseur maintient la pression du réservoir au maximum;
- que la course de la biellette des régleurs de jeu ne dépasse pas les limites permises, et rattraper le jeu si nécessaire et s'il a l'autorisation de faire ce réglage;
- qu'il n'y a aucune fuite;
- que les têtes d'accouplement et les canalisations sont solidement fixés;
- que les tambours ne chauffent pas trop;
- que le clapet d'urgence fonctionne bien.

Le conducteur d'un camion muni d'un système de freinage hydraulique doit vérifier :

- que les freins se serrent sans que la pédale soit complètement enfoncée;
- que le multiplicateur de dépression fonctionne;
- que le tambour ne chauffe pas trop;
- qu'il n'y a aucune fuite de liquide hydraulique.

Vous devez immobiliser votre véhicule et vérifier vos freins lorsque vous apercevez le panneau ci-dessous.



Notes

Section 6

Renseignements utiles

Écoles de conduite

Pour devenir un conducteur professionnel prudent, il faut aussi bien de la formation que de l'expérience. Suivre des cours dans une école de conduite vous aidera à acquérir les connaissances et les aptitudes nécessaires.

Les centres de formation des conducteurs et les instructeurs sont autorisés par la Société d'assurance publique du Manitoba. Les instructeurs doivent satisfaire à certaines exigences en matière d'obtention d'une licence et de réussite des examens avant d'être autorisés à donner des cours.

Pour plus de renseignements sur le autos-écoles, adressez-vous à :

Unité des permis d'école de conduite
Téléphone : 204-985-7928
Sans frais : 1-800-665-2410, poste 7928



Tableau de conversion métrique

Voici un tableau des équivalents métriques des mesures utilisées fréquemment. Les chiffres ont été arrondis et ne correspondent donc pas à des équivalents exacts.

Longueur

1	pouce	=	2,54	cm
1	pied	=	30,48	cm
1	mille	=	1,61	km

Volume

1	chopine	=	0,57 l
1	pinte	=	1,13 l
1	gallon	=	4,55 l

Vitesse

1	mi/h	=	1,61	km/h
10	mi/h	=	15	km/h
15	mi/h	=	25	km/h
20	mi/h	=	30	km/h
30	mi/h	=	50	km/h
40	mi/h	=	60	km/h
50	mi/h	=	80	km/h
60	mi/h	=	100	km/h

Mesures linéaires

8 pi 6 po	=	2,60 m
10 pi	=	3,00 m
12 pi 6 po	=	3,80 m
13 pi 6 po	=	4,15 m
14 pi	=	4,20 m
35 pi	=	11,00 m
38 pi	=	11,50 m
40 pi	=	12,50 m
45 pi	=	14,00 m
60 pi	=	18,50 m
65 pi	=	20,00 m
100 pi	=	30,00 m
500 pi	=	150,00 m

Poids converti

10 000 lb	=	4 500 kg
12 000 lb	=	5 500 kg
20 000 lb	=	9 100 kg
24 000 lb	=	11 000 kg

Pression

1	lb/po²	=	6,9	kPa
2	lb/po²	=	13,8	kPa
3	lb/po²	=	20,7	kPa
4	lb/po²	=	28	kPa
5	lb/po²	=	34,5	kPa
6	lb/po²	=	41,4	kPa
20	lb/po²	=	138	kPa
45	lb/po²	=	311	kPa
50	lb/po²	=	345	kPa
60	lb/po²	=	414	kPa
80	lb/po²	=	552	kPa
90	lb/po²	=	621	kPa
105	lb/po²	=	725	kPa
120	lb/po²	=	828	kPa
125	lb/po²	=	863	kPa
150	lb/po²	=	1 035	kPa

Abréviations

mm	=	millimètre
cm	=	centimètre
l	=	litre
km/h	=	kilomètre à l'heure
m	=	mètre
kg	=	kilogramme
kPa	=	kilopascal

Notes

Notes

Notes

Don d'organes et de tissus

Chaque année au Canada, des milliers de personnes attendent une greffe d'organe ou de tissus. Vous pouvez faire une différence dans la vie de certaines d'entre elles. Chacun a le potentiel d'être un donneur d'organes et de tissus. De façon générale, les donneurs sont des personnes saines de tous les groupes d'âge qui ont subi un traumatisme crânien irréversible à la suite, entre autres, d'un accident de la route ou d'une hémorragie cérébrale. Les organes et les tissus qui peuvent être donnés comprennent les reins, le cœur, les poumons, le foie, le pancréas, le petit intestin, les cornées, les os et les articulations, la peau et les valvules cardiaques.

Voici ce que vous pouvez faire :

- Les organismes Transplant Manitoba et Tissue Bank Manitoba proposent un registre des dons d'organes en ligne sur le site Web signupforlife.ca. Lorsque vous indiquez votre intention de donner des organes et des tissus, votre décision est enregistrée dans une base de données de Santé Manitoba. Au moment approprié, votre décision sera communiquée aux membres de votre famille afin qu'ils puissent respecter votre décision.
- Signez une carte de donneur. Découpez simplement la carte imprimée sur la page suivante, indiquez les renseignements demandés et conservez la carte avec votre certificat d'immatriculation de Santé Manitoba ou votre permis de conduire afin que les policiers et les fonctionnaires hospitaliers puissent la voir. Nota. Les conducteurs âgés de moins de 18 ans ont besoin de la signature d'un parent ou tuteur.

Nous vous encourageons à utiliser le registre en ligne même si vous avez signé une carte de donneur. Les renseignements indiqués sur la carte ne sont pas enregistrés dans la base de données de Santé Manitoba et ils peuvent ne pas être disponibles lorsqu'ils seront nécessaires.

Il est important que vous discutiez de votre décision en matière de don d'organes et de tissus avec votre famille. Vous pouvez aussi informer un membre du clergé et votre médecin de famille. Vous pouvez aussi indiquer votre décision dans un testament biologique.

CARTE DE DONNEUR

Directive aux termes de la *Loi sur les dons de tissus humains*, C.P.L.M., c. H180

Je soussigné(e), ____________________

autorise l'utilisation après mon décès (veuillez cocher ✓):

- ❑ de n'importe quel organe ou partie de mon corps;
- ❑ des parties ou des organes suivants de mon corps, à savoir :

____

aux fins suivantes :

- ❑ greffes ou autres besoins thérapeutiques;
- ❑ enseignement médical; ❑ recherche scientifique.

____________________ ____________
Signature du donneur — Date

____________________ ____________
Signature du père, de la mère ou du tuteur si le donneur a moins de 18 ans. — Date



DON D'ORGANES OU DE TISSUS

Si vous désirez faire don de vos organes ou de vos tissus après votre décès, veuillez remplir la carte de donneur ci-jointe et LA CONSERVER AVEC VOTRE CERTIFICAT D'IMMATRICULATION DE SANTÉ MANITOBA OU AVEC VOTRE PERMIS DE CONDUIRE AFIN QU'ELLE SOIT VISIBLE POUR LES AGENTS CHARGÉS DE L'APPLICATION DE LA LOI ET LE PERSONNEL DÉSIGNÉ DES HÔPITAUX.

IL EST EXTRÊMEMENT IMPORTANT DE DISCUTER DE VOS CHOIX AVEC LES MEMBRES DE VOTRE FAMILLE AFIN QUE L'ON RESPECTE VOTRE DÉCISION

Pour plus de renseignements sur le don d'organes ou de tissus humains, veuillez appeler l'un des organismes suivants chargés des dons de tissus humains :

Programme de greffes d'organes du Manitoba – Don de vie **204-787-1897**

Banque de tissus du Manitoba **204-940-1750**

Banque d'yeux des Lions du Manitoba et du Nord-Ouest de l'Ontario inc. **204-788-8419**

(R-09/09)



Société d'assurance publique du Manitoba

Nous encourageons les conducteurs professionnels à améliorer leurs connaissances en suivant des cours de formation dans les domaines suivants :

- premiers soins
- entretien et manutention des marchandises dangereuses
- conduite préventive



10,00 $

5/15
DVL0022

This document is also available in English.

mpi.mb.ca